NR 8 (1181) ● 24 LUTEGO 1974 ● CENA 3 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Marsjanin na lotnisku? Nie – Służba Ratownictwa Lotniskowego w akcji. Patrz strony 4–5.

Zdjęcie: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

Na horyzoncie

NASZA ekipa szybowcowa powróciła z mistrzostw świata w Australii. Dlatego też na samym początku pragniemy Czytelników poinformować, że ostatecznie Stanisław Wujczak zajął w klasie standard ósme miejsce, a nie siódme – jak to podaliśmy w poprzednim numerze za agencjami prasowymi. Podobnie ma się rzecz w klasie otwartej: Henryk Poźniak zajął w końcowej klasyfikacji piętnaste miejsce, a Stanisław Kluk – osiemnaste. bardziej wyostrzone spojrzenie na Okęciu. Wszyscy jej członkowie byli zmęczeni, mistrzostwami i długą podróżą, ale za to pełni wrażeń z wielkiej szybowcowej przygody. Relację z Okęcia i pierwsze wrażenia szybowników z Australii zamieścimy już w następnym numerze. W nim też będzie nasza specjalna rozmowa z brązowym medalistą Franciszkiem Kępką, którym interesowano się szczególnie. Na pełniejsze relacje z mistrzostw australijskich (pisze, co już zapowiadaliśmy – Tadeusz Rejniak), a także z obrad OSTIV-u w Waikerie (pisze Wiesław Stafiej), przyjdzie nam trochę jeszcze poczekać. Prosimy Czytelników o cierpliwość. W tym numerze udało nam się zamieścić tylko na tej stronie dwa zdjęcia: Kępki po przylocie na Okęcie oraz medalistów klasy standard na podium zwycięzców w czasie uroczystego zakończenia mistrzostw.

Tyle na razie z mistrzostw. Tymczasem jednak polecamy Czytelnikom lekturę tego numeru.

Do naszej kawiarenki zaprosiliśmy tym razem Głównego Inspektora Personelu Lotniczego Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, aby się dowiedzieć m. in. jakie innowacje szykują się w dziedzinie egzaminów lotniczych. Sprawa ta obchodzi żywo przede wszystkim młodych sportowców lotniczych, którym przyjdzie zdawać na początku tego sezonu egzaminy na licencje. Chociaż, zdaje się nam, zaciekawi wszystkich lotników cywilnych, albowiem sprawy wydawania licencji i uzyskiwania odpowiednich uprawnień lotniczych były w ostatnich latach żywo dyskutowane w naszej społeczności. Radzimy więc przeczytać i – o co apeluje Główny Inspektor w tej rozmowie – zgłosić swoje wnioski i propozycje pod adresem Inspektoratu Personelu Lotniczego CZLC.

Interesujący wydaje się nam również artykuł o służbie ratownictwa lotniskowego. Jest to nowość w naszym lotnictwie cywilnym. Przeciętny pasażer współczesnych samolotów komunikacyjnych, jak nam się wydaje, wie mało na ten temat i zwykle kojarzy sobie prewencyjną służbę lotniskową – jak twierdzi autor tego artykułu – z widokiem strażaka w porcie lotniczym.

Tradycyjnie publikujemy w tym numerze dziesięć wyników szybowcowych ubiegłego roku i klasyfikujemy szybowników polskich. Nasz komentarz zapewne nie wyczerpuje wszystkich wniosków, jakie nasuwają się przy przestudiowaniu poszczególnych tabel. Liczymy, że sami piloci i działacze w aeroklubach dorzucą do naszych spostrzeżeń własne uwagi i wnioski. Będziemy radzi, jeżeli napiszą do nas. Albowiem teraz, po ubiegłorocznym sezonie i mistrzostwach w Australii, mamy bardziej wyostrzone spojrzenie na rozwój naszego szybownictwa. Dziękujemy też aeroklubom i CWL w Lesznie za pomoc w skompletowaniu wyników.

Ikarus

Z LOTU PO KRAJU

● **DYPLOMY UZNANIA KOMITETU CENTRALNEGO PZPR I RADY MINISTRÓW PRL** otrzymały Wytwórnie Sprzętu Komunikacyjnego „Delta" w Mielcu i Rzeszowie — za osiągnięcia w realizacji zadań ekonomiczno—produkcyjnych w 1973 r., ze szczególnym uwzględnieniem uzyskanych wyników w „akcji 30 miliarów".

● **ŚMIGŁOWCE** Wojsk Lotniczych brały udział w końcu stycznia br. w akcji przeciwpowodziowej na Wiśle w rejonie Kępy Polskiej, poniżej Wyszogrodu. Przeprowadzały one zwiad lotniczy nad zagrożonym rejonem i zrzucały ładunki wybuchowe na zator lodowy.

● **IV Walne** zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego wybrało ponownie mgr. inż. **Stanisława Kaczmarczyka** na prezesa Aeroklubu ROW.

● **W DNIACH 5 — 15** marca br. zorganizowany zostanie w Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Lesznie Wlkp., kurs teoretyczny dla pilotów na uprawnienia agrolotnicze. Szczegółowych informacji udzielają zainteresowanym oddziały lotnictwa gospodarczego w Warszawie, Gdańsku, Olsztynie i we Wrocławiu.

● **PLL LOT** uruchomiły w Warszawie, (przy ul. Waryńskiego) nowy punkt sprzedaży biletów na linie krajowe. Placówka ta otrzyma w kwietniu bezpośrednią łączność międzymiastową z oddziałami LOTU w kraju, co pozwoli na sprawną rezerwację miejsc.

● **NOWYM** prezesem Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu wybrano na walnym zgromadzeniu sprawozdawczo-wyborczym **Józefa Różańskiego**; wiceprezesami nowego zarządu zostali — **Wiesław Jakubowski i Józef Nieglos**, a sekretarzem — **Bronisław Kasperowicz.**

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa Interpess ukażą się w tym roku dwie nowe książki lotnicze: **Wacława Króla** — „Polacy w bitwie o Atlantyk" i nieżyjącego już **Bohdana Arcta** — „Polacy w walkach na Czarnym Lądzie".

● **KLUB** Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Pomorskim w Toruniu wpłacił 245 zł na Centrum Zdrowia Dziecka.

● **PRZY** Aeroklubie Rzeszowskim powołany został Klub Seniorów Lotnictwa, którego sekcja historyczna zamierza m. in. opracować historię lotnictwa na Rzeszowszczyźnie.

● **GRUPA** oficerów Wojsk Lotniczych, którzy przesłużyli w ludowym Wojsku Polskim ponad 30 lat, otrzymała specjalne dyplomy uznania, przyznane im przez ministra Obrony Narodowej.

● **WE WŁOCŁAWKU** obradowało walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze tamtejszego aeroklubu. Prezesem zarządu wybrano ponownie **Franciszka Mularskiego,** wiceprezesem — **Tadeusza Dziadaka,** a sekretarzem — **Jana Woźniaka.**

● **PISMO** Samorządu Robotniczego WSK w Rzeszowie „Wiadomości Fabryczne" zostało wyróżnione drugą nagrodą prasową CRZZ — za popularyzację konkursu „Stać nas na więcej i lepiej". Gratulujemy.

● **ŻOŁNIERZE** i pracownicy cywilni Wojsk Lotniczych przekazali w 1973 r. na konto Narodowego Funduszu Ochrony Zdrowia — 2 miliony 200 tysięcy zł.

● **BRĄZOWY** medalista z szybowcowych mistrzostw świata w Australii, **Franciszek Kępka,** został przyjęty przez przewodniczącego Zarządu Głównego ZMS **Bogdana Waligórskiego,** który w trakcie spotkania wręczył znakomitemu pilotowi puchar ufundowany przez ZG ZMS.

● **W SERII** „Typy Broni i Uzbrojenia" ukazała się nakładem Wydawnictwa — MON kolejna 25 pozycja. „Samolot myśliwski Jak-9". opracowana przez **Ryszarda Kaczkowskiego.** Str. 15, cena 7 zł. Nakładem Wydawnictwa Łódzkiego ukazało się 2 wydanie książki **Bohdana Arcta** „Powietrze pełne śmiechu". Str. 299, cena 17 zł.

ZMARLI

● 30 stycznia 1974 r., w wieku 50 lat, ppłk mgr Stefan Szybczyński, długoletni zastępca dowódcy 1 pułku lotnictwa myśliwskiego OPK „Warszawa" do spraw politycznych, zasłużony oficer lotnictwa wojskowego, odznaczony m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Brązowy medalista z XIV Szybowcowych Mistrzostw Świata w Australii, Franciszek Kępka (pierwszy z lewej), podczas powitania w sobotę, 2 lutego br. na lotnisku Okęcie.

Zdjęcie: B. Koszewski

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **Francuski Instytut Geograficzny** wykorzystał samolot „Falcon — 20" do przeprowadzenia zdjęć geologicznych w południowym Iranie. W ciągu 12 dni wykonano 2 600 zdjęć, w tym stereoskopowe. Jak wynika z wypowiedzi specjalistów, normalnie stosowane samoloty fotogrametryczne, które mają znacznie niższy pułap niż „Falcon" i mniejszą prędkość lotu, podobną pracę musiałyby wykonać w ciągu kilku miesięcy.

■ **Amerykańskie zakłady** lotnicze Cessna wstrzymały studia nad nowym dwusilnikowym samolotem bliskiej komunikacji, typu 600. Samolot ten zapowiadano na rok 1977, jednak kryzys paliwowy, zdaniem prezesa zakładów D. Roskama, uniemożliwia przynajmniej na razie prowadzenie dalszych prac nad projektowanym samolotem.

■ **Niedawno na wyspach Bahama** przeprowadzono próby z balonem na uwięzi, który służyć ma w przyszłości jako stacja nadawcza lub przekaźnikowa dla radia i telewizji w krajach rozwijających się. Balon wraz z aparaturą o masie około 1 600 kg może osiągać wysokość około 3 — 4 km, która umożliwia zasięg audycji równy 15 normalnym naziemnym stacjom nadawczym. Próby prowadzi wytwórnia TCOM, skoligacona ze Zjednoczeniem Westinghouse Electric (USA).

■ **W Kanadzie** prowadzone są prace nad budową bezpiecznego zbiornika paliwowego dla samolotów cywilnych i wojskowych. Zbiornik, złożony z dużej liczby komór ognioodpornych, nie eksploduje zarówno przy spawaniu, jak i przy obstrzale pociskami zapalającymi.

■ **Zgodnie z uchwałą** Prezydium Centralnego Komitetu DOSAAF, powstał w ZSRR Centralny Sportowo-Techniczny Klub Modelarski. Zadaniem Klubu, który w pewnym sensie nawiązuje do dawnej Centralnej Pracowni — (CAML), będzie prowadzenie prac metodycznych w zakresie modelarstwa lotniczego i kosmicznego, opracowywanie wzorów produkcyjnych nowych modeli morskich i lądowych oraz modeli latających i kosmicznych.

■ **W roku ubiegłym** w Sao Paulo w Brazylii zorganizowano, po raz pierwszy na tym terenie, międzynarodową wystawę lotniczą. Uczestniczyło w niej 250 wystawców z 12 krajów, między innymi z USA, Wielkiej Brytanii i Włoch. Z państw socjalistycznych jedynie Czechosłowacja demonstrowała swoje wyroby. Brazylię reprezentowało 60 wytwórców. I właśnie na przemysł lotniczy Brazylii skierowane były oczy zwiedzających. Okazuje się bowiem, że przemysł ten rozwija się bardzo intensywnie, czego dowodem był między innymi pokaz samolotów rolniczych EMB—200 i samolotów transportowych EMB — 110, powstałych całkowicie w kraju. W planach przewidziana jest produkcja czteromiejscowych samolotów turystycznych. W niedalekiej przyszłości w Brazylii przybywać ma rocznie około 600 samolotów sportowych i turystycznych.

■ **Radzieckie samoloty** transportowe Jak-40, będące w służbie „Areoflotu" od roku 1968, do końca roku ubiegłego przewiozły ponad 10 milionów pasażerów, pokonując 25 mln km i wykonując ponad pół miliona lotów.

■ **Szwajcarskie lotnictwo** ratownicze zakupiło odrzutowy samolot transportowy typu „Learjet 24 D" do transportu rannych turystów, przeważnie narciarzy i alpinistów, którzy ulegli wypadkom na terenie Szwajcarii i muszą być dowiezieni do własnych miejsc zamieszkania drogą lotniczą.

■ **Ograniczenia paliwowe** spowodowały poważny spadek zamówień na nowy sprzęt lotniczy. Japońskie towarzystwo JAL zamiast planowanych 13 zamierza w roku bieżącym zakupić tylko 6 samolotów B—747. Podobnie zmniejszyło swoje zamówienia część towarzystw amerykańskich.

■ **Dla zachowania ciszy nocnej,** w porcie lotniczym Londynu Heathrow wprowadza się w okresie od 1 kwietnia do 31 października zakaz startów i lądowań w niedziele przed godziną 8 rano, a w pozostałe dni tygodnia przed godz. 6.30. Zakaz nie dotyczy samolotów odpowiadających wymaganiom akustycznym — ICAO. Mogą one wykonywać loty już od godz. 6 rano.

■ **Przewiduje się,** że wobec zatłoczenia autostrady A 1, czas przejazdu do nowego lotniska Paryża Charlas-de-Gaulle (Roissy en France) z centrum miasta sięgać będzie 1,5 — 2 godzin, gdy do portu Orly jedzie się 35 minut. W roku 1976 nowy port lotniczy ma otrzymać połączenie kolejowe z Gare du Nord.

■ **W porcie lotniczym Monachium** znajduje się w w budowie zapora akustyczna, mająca za zadanie tłumienie hałasu wytwarzanego przez samoloty w porcie. Jest to olbrzymi parawan w kształcie litery U o długości 220 m, szerokości 90 m i wysokości 8 m, zbudowany ze stalowych belek pokrytych absorbcyjną masą plastyczną. Samoloty są prowadzane za ten parawan przy pomocy ciągników. Zdaniem konstruktorów, urządzenie to zmniejsza hałas w odległości 2 m od zapory o co najmniej 20 decybeli.

Franciszek Kępka (pierwszy z lewej) na podium mistrzów w Waikerie, w czasie zakończenia XIV Szybowcowych Mistrzostw Świata.

Zdjęcie: Z. Korsak

Rozmawiamy

W KAWIARENCE „SKRZYDLATEJ" Z GŁÓWNYM INSPEKTOREM PERSONELU LOTNICZEGO JANEM SKWARŻYŃSKIM

Tym razem zapraszamy do naszej kawiarenki Głównego Inspektora Personelu Lotniczego w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego, ppłka pil. rez. JANA SKWARŻYŃSKIEGO. Jest on doświadczonym lotnikiem. Służbę w ludowym lotnictwie polskim rozpoczął w 1944 r. Przeszkolenie bojowe przeszedł w Związku Radzieckim w znanych szkołach w Bogurusłaniu i w Krasnym Kucie. W lotnictwie wojskowym pełnił odpowiedzialne funkcje, służył m. in. w 1 pułku „Warszawa", w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie, w sztabie Dowództwa Wojsk Lotniczych. Wylatał ogółem 5 600 godzin, latając m. in. na samolotach: Jak-1, 3 i 9, Il-10, Lim-2 i 5. Dziś zajmuje odpowiedzialne stanowisko w CZLC, przewodniczy także Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej (PLKE).

SP: — Radzi byśmy przy małej czarnej dowiedzieć się, co tam nowego w dziedzinie państwowych egzaminów lotniczych, jako że temat ten żywo interesuje naszych młodych Czytelników?

J. SKWARŻYŃSKI: — W tym roku, począwszy od wiosennych sesji egzaminacyjnych PLKE, egzaminy w Aeroklubie PRL będą przyjmowane równocześnie w 3—4 miejscach w Polsce tak, aby uniknąć długich dojazdów, kłopotów z zakwaterowaniem i wyżywieniem, a tym samym skrócić czas egzaminów do 1—2 dni. Jeżeli system ten zda egzamin, to w najbliższych latach sieć punktów egzaminacyjnych zostanie jeszcze bardziej rozszerzona. Egzaminy praktyczne na licencje pilota szybowcowego bądź pilota samolotowego turystycznego, czy jeszcze obecnie na licencję skoczka spadochronowego, będzie można zdać poza sesją u uprawnionego egzaminatora państwowego we własnym lub najbliższym aeroklubie.

SP: — Tego rodzaju innowacje przyjmą chyba zainteresowani z zadowoleniem. Ale, nie wyczerpuje to przecież wszystkich spraw związanych z trybem egzaminów na licencje, które — prosimy wybaczyć nam to określenie — są jednak jeszcze zbiurokratyzowane i na tym odcinku oczekujemy reformy.

J. SKWARŻYŃSKI: — Sporo robimy w tej sprawie. Zostały już przeprowadzone prace związane ze zmniejszeniem ilości przedmiotów i elementów lotu podlegających egzaminowaniu, a w tej chwili przygotowywane są nowe karty egzaminacyjne, w których — po znowelizowaniu przepisów w sprawie licencji lotniczych — nastąpi dalszy etap redukcji ilości przedmiotów. Nie będą przez PLKE przyjmowane egzaminy na II i I klasę pilota na samolotach o ciężarze powyżej 5 700 kg. Przyjmowany będzie jedynie egzamin na typ samolotu.

Ilość dokumentów składanych przez ubiegających się o licencje lub uprawnienia zostanie zredukowana do niezbędnego minimum. Przepisy w sprawie licencjonowania zostaną możliwie najbardziej zbliżone do wymagań aneksu I do konwencji o Lotnictwie Międzynarodowym. Ponieważ w niedługim czasie i w Polsce nie będzie można wykonywać przelotów bez radiotelefonu, konieczność posiadania uprawnień do korzystania z radiofonii odnosi się do wszystkich pilotów. W związku z tym każdy pilot, ubiegający się o licencję, będzie musiał posiadać certyfikat wydawany przez Państwową Inspekcję Radiową (PIR) przed uzyskaniem licencji pilota. Z uzupełniającego egzaminu na licencję pilota, ze znajomości przepisów i praktyk łączności lotniczej, można więc będzie zrezygnować — a tym samym z wydawania licencji radiotelefonisty pokładowego. Łączy się to ze zrezygnowaniem z dotychczas stosowanej praktyki podwójnego egzaminu, zdawanego przed PLKE i przed komisją PIR.

W nawiązaniu do przepisów międzynarodowych Inspektorat nasz będzie dążył do zniesienia obowiązku posiadania licencji przez skoczków spadochronowych niezawodowych, ponieważ skoczkowie tacy nie stwarzają zagrożenia dla żeglugi powietrznej. W przewidywaniu szybkiego upowszechnienia motoszybowców zostanie także wprowadzona licencja pilota motoszybowcowego. Aby umożliwić pilotom samolotowym nie mającym uprawnień IFR korzystanie z udogodnień nawigacyjnych ruchu kontrolowanego — zostanie wprowadzone uprawnienie do lotów kontrolowanych VFR.

Korzystając z naszej rozmowy w „Skrzydlatej" pragnę poinformować zarówno personel lotniczy jak i działaczy, o planowanych zmianach w działalności Inspektoratu Personelu Lotniczego CZLC związanych z programami szkolenia, egzaminami państwowymi oraz wydawaniem licencji lotniczych.

SP: — Miło nam. Więc w jakich kierunkach idą dotychczas zamierzenia i prace Inspektoratu Personelu Lotniczego CZLC?

J. SKWARŻYŃSKI: — Najpierw może kilka ogólnych stwierdzeń. Inspektorat Personelu Lotniczego, jako organ nadzoru państwowego nad przestrzeganiem prawa i przepisów lotniczych, musi ściśle egzekwować te przepisy od wszystkich petentów-lotników, jak również jako organ zajmujący się określeniem poziomu kwalifikacji lotniczych niezbędnych do wydawania poszczególnych licencji — musi opierać się na wymaganiach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. IPL, jako urząd wydający licencje, ma stałe kontakty z całym cywilnym i częściowo wojskowym personelem lotniczym występującym w roli petentów, dla którego dotychczasowa forma ubiegania się o uzyskanie licencji była uciążliwa z najrozmaitszych przyczyn. Generalnie rzecz biorąc, zrewidowane zostaną wszystkie dotychczasowe formy kontaktów — urząd lotniczy a klient lotnik — w sposób usprawniający i ułatwiający nam wspólnie załatwianie szeregu spraw. W wielu przypadkach już wiemy, co jest niewłaściwe w naszej

Jan Skwarżyński

pracy i co należałoby zmienić, a niewątpliwie są również i inne sprawy, których my jako urząd nie czujemy, a które powinny być zmienione lub unowocześnione. Dlatego też nasz Inspektorat wdzięczny będzie za wszelkie wnioski i propozycje zmierzające do usprawnienia lub wprowadzenia zmian, celem właściwego uregulowania szeregu zagadnień.

SP: — Sądzimy, że nasi Czytelnicy-lotnicy zgłoszą odpowiednie wnioski i propozycje pod adresem Waszego Inspektoratu, co z pewnością pozwoli uregulować i — dodajmy — uprościć, bo to jest najważniejsze, szereg czynności związanych z uzyskaniem licencji. I jeszcze dodatkowe pytanie w związku z tym: Co zamierzacie w dziedzinie programowania szkolenia?

J. SKWARŻYŃSKI: — W najbliższej przyszłości, zgodnie z zaleceniami ICAO, podniesiony zostanie poziom wymagań w zakresie meteorologii lotniczej, znajomości przepisów w dziedzinie służby ruchu lotniczego, wymagania odnośnie uzyskania uprawnień do lotów według wskazań przyrządów. Ponadto nasze doświadczenia wskazują na konieczność rozszerzenia programu szkolenia instruktorów lotniczych. Inspektorat zrezygnuje z zatwierdzania programów szkolenia dla poszczególnych instytucji, będzie tylko uzgadniał programy w częściach dotyczących szkolenia na poszczególne licencje i uprawnienia lotnicze. Nasz Inspektorat, jako organ nadzoru państwowego, pozostawi sobie uprawnienia do unieważnienia każdego programu szkolenia, jeżeli nie będzie odpowiadał on wymogom metodyki szkolenia lub jeżeli sprzeczny będzie z zasadami bezpieczeństwa lotów. Wiedza i umiejętności lotnicze oraz technika lotnicza rozwijają się nieustannie, dlatego też rosnąć muszą nasze wymagania w stosunku do poziomu i kwalifikacji lotniczych personelu lotniczego.

Dodam przy tym jeszcze, że zgodnie z zaleceniami ICAO, znacznie zmieni się system licencjonowania mechaników lotniczych. Zróżnicowane zostaną wymagania stawiane mechanikom, pragnącym zdobyć uprawnienia do obsługi całego samolotu, z wymaganiami na uprawnienia do obsługi poszczególnych części czy wyposażenia. Zostaną także zróżnicowane wymagania stawiane mechanikom obsługi samolotów transportu lotniczego oraz mechanikom obsługującym lotnictwo sportowe. Wysoko kwalifikowani mechanicy lotniczy otrzymają tytuły „Techników mechaników lotniczych".

Przy tej okazji warto zasygnalizować i to, że na ostatniej konferencji ICAO w Montrealu szeroko dyskutowana była sprawa klasyfikacji mechaników na I i II kategorię, ponieważ kategorie te świadczą o poziomie kwalifikacji. Było w tej sprawie wiele propozycji i zmian, zgłaszanych przez różne państwa, jednak zdecydowana większość państw wypowiedziała się za pozostawieniem nazw dotychczasowych.

Takie są w ogólnych zarysach zamierzenia Inspektoratu na najbliższą przyszłość. Realizacja wszystkich rozwiązań nie może nastąpić szybko, gdyż większość z nich może być urzeczywistniona dopiero po zmianie dotychczasowych przepisów. Nowelizacja każdego przepisu jest procesem wymagającym wielu uzgodnień, a więc procesem długotrwałym.

SP: — Na pewno nie wyczerpaliśmy całego tematu. Niemniej jednak zasygnalizowane tu sprawy zdają się świadczyć, że znajdujemy się, jak by to można było powiedzieć, u progu nowelizacji i chyba modernizacji prac zarówno Waszego Inspektoratu, jak i szeregu przepisów dotyczących personelu lotniczego. Do tego tematu przyjdzie nam jeszcze powrócić w niedługim czasie.

Dziękujemy za rozmowę.

(kon)

SŁUŻBA RATOWNICTWA LOTNISKOWEGO

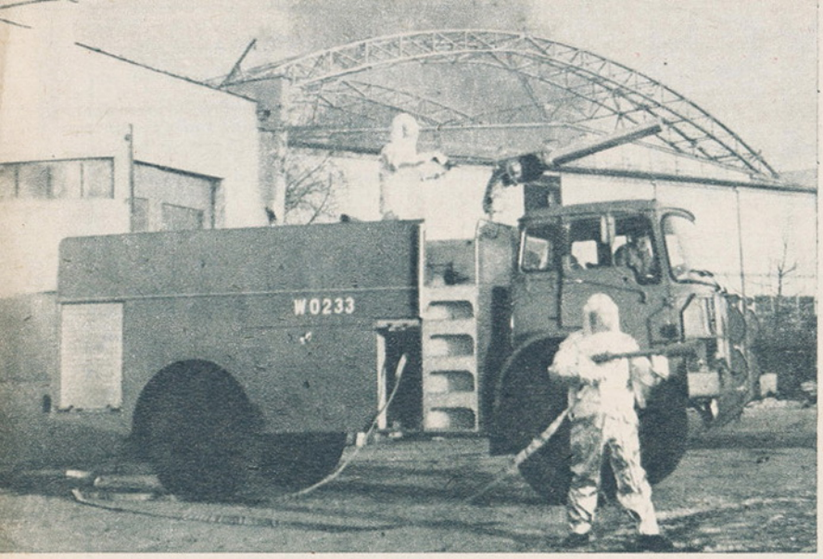
...w naszym lotnictwie cywilnym powstanie w ciągu najbliższych dwu lat. Taką decyzję Ministra Komunikacji umożliwiła podjęta wcześniej Uchwała Rady Ministrów w sprawie wyposażenia lotniskowych straży pożarnych w sprzęt specjalistyczny, przewidująca wydatkowanie na ten cel w latach 1974 — 1975 ponad pięciu milionów złotych dewizowych. W związku z tymi decyzjami — szerzej o roli i zadaniach nowej służby...

Druga faza gaszenia pożaru — pokrywanie powierzchni samolotu warstwą ciężkiej piany z monitorów zainstalowanych na samochodzie gaśniczo-pianowym „Tatra" ASC-32.

Pierwsza faza gaszenia pożaru samolotu — uruchomienie agregatu proszkowego P-250.

MYŚLĘ, że nie popełnię błędu, gdy powiem, że większość pasażerów współczesnych samolotów komunikacyjnych wie tylko o prewencyjnej roli lotniskowych straży pożarnych, przy czym owa prewencja kojarzy się zwykle z głosem z megafonu: „...przed wyjściem na płytę prosimy o zgaszenie papierosów...", no i oczywiście widokiem strażaka w porcie lotniczym. Tymczasem, wraz z rozwojem lotnictwa, nastąpiły na świecie zasadnicze zmiany w strukturze i zakresie działania organizacji powołanych do czuwania nad bezpieczeństwem pożarowym lotnisk i jego obiektów, a przede wszystkim — pasażerów i załóg samolotów. Strażacy stali się jednocześnie ratownikami. Dziś o międzynarodowej klasie lotniska, o jego stopniu zdolności do przyjmowania samolotów pasażerskich, decyduje nie tylko długość dróg startowych oraz rodzaj i ilość systemów zabezpieczenia radio-nawigacyjnego, ale także jakość i możliwość skutecznego działania **SŁUŻBY RATOWNICTWA LOTNISKOWEGO.** Te zaś zależą, oczywiście poza czynikiem ludzkim i organizacyjnym, od rodzaju i ilości sprzętu specjalistycznego.

Wejście do akcji ratowników w ciężkich ubraniach żaroodpornych, wyposażonych w tzw. ręczne urządzenia szybkiego natarcia.



Supernowoczesny, importowany samochód proszkowo-ratowniczy P-750 ze stałym urządzeniem szybkiego natarcia. Z prawej: Ratownik w ubraniu żaroodpornym typu lekkiego.

Posłużę się przykładem budowanego obecnie lotniska w Rębiechowie. Jeśli w świetle przepisów ICAO jest ono zaliczone do wysokiej, VI kategorii (na którą, najogólniej mówiąc, wpływa intensywność ruchu lotniczego i wielkość uczestniczących w nim samolotów), to z tego faktu wynika konieczność wyposażenia go w ściśle określony sprzęt specjalistyczny, zdolny zabezpieczyć akcje ratownicze w nader krótkich reżimach czasowych, określonych szczegółowymi wytycznymi ICAO. Te tzw. czasy operacyjne wynoszą:

do 25 sek. — alarmu w dzień (od ogłoszenia go przez wieżę kontroli ruchu lotniczego, która podaje przybliżoną lokalizację wypadku, do wyjazdu do akcji);
do 30 sek. — alarmu w nocy;
do 3 min. — do rozpoczęcia akcji od ogłoszenia alarmu, wraz z dojazdem do każdego progu drogi startowej;
do 1 min. — do wytłumienia pożaru samolotu do 90 proc.;
do 1 min. — do całkowitego wygaszenia pożaru i wprowadzenia do akcji ratowników.

W sumie więc — od ogłoszenia alarmu do zakończenia akcji przez ratowników, a ściślej — ich wejścia do wraku samolotu, w świetle obowiązujących każdego przewoźnika powietrznego wytycznych ICAO może upłynąć maksymalnie 5 minut. Tak ostre reżimy czasowe wynikają z założenia, że rozlane, płonące paliwo turbinowe w ciągu 5 minut podwyższa temperaturę wewnątrz kabiny samolotu do ok. 50° C., zaś przy temperaturze powyżej 70°C. dochodzi do zejścia śmiertelnego ludzi.

Inicjatorem jakościowej zmiany struktury i zakresu działania lotniskowych straży pożarnych w Polsce jest Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego, a szczególnie jego inspektorat ochrony p.poż., kierowany przez mjra poż. **Leszka Januszowskiego** — doświadczonego praktyka i teoretyka zagadnień związanych z prewencją i ratownictwem w lotnictwie cywilnym. Mjr Januszowski, który jest także referentem tych zagadnień w specjalistycznych komisjach RWPG i — w imieniu CZLZ — rzecznikiem idei wprowadzenia jednolitej służby ratownictwa lotniskowego we wszystkich krajach współpracujących w Radzie, w rozmowie mocno podkreślał zespołowy charakter podjętej inicjatywy i jej realizację. Warto więc wymienić nazwiska chociaż kilku ludzi z dotychczasowego pożarnictwa, a przyszłej SRL: ppor. poż. **Leszka Góreckiego** z ZRLiLK, kpt. poż. **Zygmunta Szaniawskiego** z CPL, kpt. poż. **Romana Bielanga** z Portu Lotniczego w Gdańsku czy por. poż. **Przywartego** z Poznania.

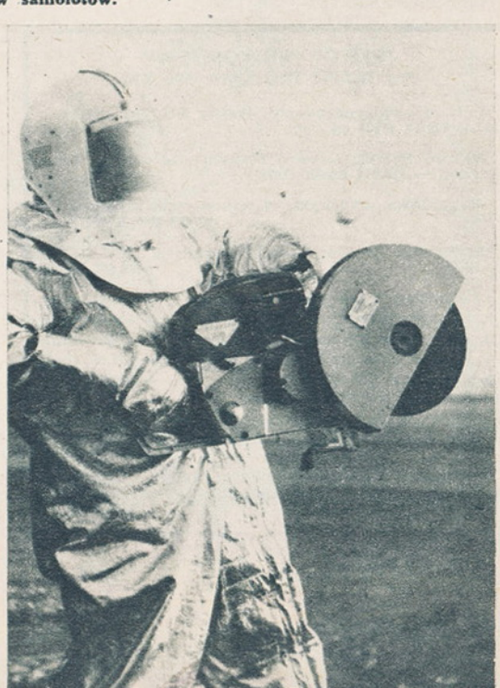
Z rozmów z niektórymi z tych ludzi wynika, że realizacja decyzji Ministra Komunikacji, przewidującej wprowadzenie nowej służby w latach 1974 — 1975, nie jest bynajmniej łatwa ani prosta. Zanim jednak zasygnalizuję niektóre problemy do rozwiązania — nieco informacji przekazanych mi w CZLC. Otóż owe ponad 5 mln zł dew., uzyskane w wyniku Uchwały Rady Ministrów, w tym i przyszłym roku umożliwi wyposażenie głównych lotnisk kraju — Warszawy, Gdańska, Poznania, Rzeszowa i ewentualnie Krakowa w supernowoczesne, importowane samochody ratowniczo-gaśnicze. Pozostałe porty lotnicze wyposaży się w nowoczesny sprzęt specjalistyczny produkcji czechosłowackiej i polskiej, oczywiście o parametrach technicznych zgodnych z normami ICAO, w roku 1976 i latach następnych. Najwcześniej, bo już w tym roku, pełne zabezpieczenie w sprzęt, a w związku z tym rzeczywiste wprowadzenie SRL, uzyska Centralny Port Lotniczy w Warszawie. Budowany obecnie międzynarodowy port lotniczy w Rębiechowie (przypomnijmy — największa inwestycja lotnicza Polski Ludowej) wyposażony zostanie m. in. w 2 samochody gaśniczo-pianowe typu lotniskowego, o pojemności wody pianotwórczej 18 200 l. przy wydajności wydatkowania mieszanki 7950 l/min., 1 samochód proszkowo-ratowniczy o poj. 1500 kG proszku z piłami mechanicznymi do cięcia kadłubów samolotów i innymi urządzeniami ratowniczymi oraz w samochów operacyjny.

Wprowadzenie do użytku nowego, wysoce skomplikowanego sprzętu, opanowanie go w akcjach ćwiczebnych, które MUSZĄ mieścić się w czasach operacyjnych ICAO, uwypukla rolę ludzi i organizacji w nowej Służbie Ratownictwa Lotniskowego, podporządkowanej naczelnej zasadzie: zdolności do skutecznego ratowania ludzkiego życia nie tylko na lotniskach, ale i w jego rejonach. Dlatego właśnie nawet dotychczasowe lotniskowe straże pożarne wyłączone są ze służby operacyjnej komend terenowych straży pożarnych, z którymi zresztą współdziałają realizując swe zadania.

Nowa Służba Ratownictwa Lotniskowego jest jednak jakościowo inna od tradycyjnych, lotniskowych straży pożarnych. Tymczasem dotychczasowy układ organizacyjny — podległości poza służbą operacyjną także terenowym komendom straży pożarnych — determinuje organizację, etaty, płace, zgodne z przepisami obowiązującymi zakładowe straże pożarne. Wydaje się więc, że jest w tym logiczna sprzeczność: nowa jakościowo służba, o niewspółmiernie wyższym stopniu specjalizacji, a zatem i kwalifikacji, nie może się opierać na dotychczasowych układach organizacyjnych i odpowiadających im przepisach. Te bowiem byłyby hamulcem jakościowych zmian w realizowanym obecnie systemie prewencji i ratownictwa w zrozumieniu wymogów, stawianych Polsce jako członkowi ICAO. Systemie, o którego niezbędności wprowadzenia dobitnie świadczy przyznanie Uchwałą Rady Ministrów pokaźnych środków dewizowych.

Tekst i zdjęcia: A. ZIEMIŃSKI

Ręczne urządzenie szybkiego natarcia, emitujące proszki charakteryzujące się zdolnością przerywania rodnika płomienia i wytłumiania ognia poprzez odcięcie dostępu tlenu. Z prawej: Ratownik z piłą mechaniczną do cięcia kadłubów samolotów.



10 NAJLEPSZYCH WYNIKÓW SZYBOWCOWYCH 1973

Zestawił: HENRYK KUCHARSKI

WYSOKOŚĆ ABSOLUTNA

Rekord międzynarodowy: **Paul F. Bikle (USA) — 14 102 m (1961 r.)**

Rekord Polski: **Stanisław Józefczak**, Jan Tarczoń (Nowy Targ) — **12 560 m (1966 r.)**

Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników — **8 500 m (1970 r.)**

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1973 r. — **7 889,2 m**

1. Wacław Sieczkowski (Warszawa)	— 9 460 m
2. Waldemar Ozga (Katowice)	— 8 430 m
3. Józef Marondel (Katowice)	— 8 180 m
4. Andrzej Malec (Nowy Targ)	— 8 160 m
5. Leonard Sidło (Katowice)	— 8 030 m
6. Marek Możejewski (Szczecin)	— 7 860 m
7. Zdzisław Kannenberg (Grudziądz)	— 7 410 m
8. Jerzy Bartoszek (Lublin)	— 7 292 m
9. Witold Świadek (Rzeszów)	— 7 160 m
10. Andrzej Górnicki (Lublin)	— 6 910 m

PRZEWYŻSZENIE

Rekord międzynarodowy: **Paul F. Bikle (USA) — 12 894 m (1961 r.)**

Rekord Polski: **Stanisław Józefczak**, Jan Tarczoń (Nowy Targ) — **11 680 m (1966 r.)**

Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników — **7 020,5 m (1967 r.)**

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1973 r. — **5 926 km**

1. Wacław Sieczkowski (Warszawa)	— 6 750 m
2. Zdzisław Kannenberg (Grudziądz)	— 6 430 m
3. Andrzej Malec (Nowy Targ)	— 6 150 m
4. Waldemar Ozga (Katowice)	— 6 100 m
5. Józef Marondel (Katowice)	— 6 050 m
6. Leonard Sidło (Katowice)	— 5 750 m
7. Andrzej Górnicki (Lublin)	— 5 700 m
8. Jerzy Bartoszek (Lublin)	— 5 530 m
9. Henryk Jurczak (Ostrów)	— 5 450 m
10. Witold Świadek (Rzeszów)	— 5 350 m

PRZELOT OTWARTY

Rekord międzynarodowy: **Hans Werner Grosse (NRF) — 1460,8 km (1972 r.)**

Rekord Polski: **Jan Wróblewski (Bydgoszcz — 848,90 km (1969 r.)**

Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników — **602,45 km (1967 r.)**

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1973 r. — **594,9 km**

1. Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 716 km*
2. Stanisław Zientek (Bielsko-Biała)	— 656 km*
3. Henryk Poźniak (Stalowa Wola)	— 640 km*
4. Stanisław Witek (Wrocław)	— 630 km*
5. Stanisław Tomaszewicz (Warszawa)	— 568 km
6. Roman Kościelny (Bielsko-Biała)	— 550 km
7. Andrzej Jeśmanowicz (Toruń)	— 548 km*
8—10. Lechosław Lipski (Słupsk)	— 547 km
Józef Salwiński (Kraków)	— 547 km
Aleksander Urbański (Szczecin)	— 547 km

* — **po trasie łamanej**

PRZELOT DOCELOWY

Rekord międzynarodowy: **Klaus Tesch (NRF) — 1 051 km (1972 r.)**

Rekord Polski: **Franciszek Kępka**, Edward Łopato (Bielsko-Biała) — **636,3 km/h (1962 r.)**

Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników — **527,3 km (1971 r.)**

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1973 r. — **428 km**

1. Leszek Dunowski (Gdańsk)	— 526 km
2—3. Janusz Kasicki (Warszawa)	— 522 km
Tadeusz Wusatowski (Gliwice)	— 522 km
4. Witold Świadek (Rzeszów)	— 516 km
5. Zygmunt Wróblewski (Lubin)	— 512 km
6—7. Wiesław Śpiechowicz (Kielce)	— 341 km
Jacek Zych (Kielce)	— 341 km
8—9. Jan Bala (Słupsk)	— 340 km
Jerzy Kusalewicz (Słupsk)	— 340 km
10.—11. Edmund Kwiatkowski (Olsztyn)	— 320 km
Tadeusz Litarowicz (Gliwice)	— 320 km

PRZELOT DOCELOWO-POWROTNY

Rekord międzynarodowy: **Wiliam C. Holbrook (USA) — 1260,44 km (1973 r.)**

Rekord Polski: **Edward Makula (Katowice)**, Hugo G. Taskovich — **718,2 km (1972 r.)**

Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników — **513,3 km (1968 r.)**

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1973 r. — **511,6 km**

1. Adela Dankowska (Poznań-CWL Leszno)	— 672 km
2. Jan Pisarkiewicz Łódź)	— 542 km
3. Józef Głowiński (Słupsk)	— 520 km
4—5. Józef Michta (Kielce)	— 518 km
Bogdan Peczela (Kielce)	— 518 km
6—7. Jerzy Makula (Rybnik)	— 503 km
Stefan Podleśny (Rybnik)	— 503 km
8. Andrzej Bylok (Bielsko-Biała)	— 460 km
9—10. Franciszek Grzegorczyk (Kielce)	— 440 km
Andrzej Malec (Kielce)	— 440 km

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 100 KM

Rekord międzynarodowy: **Klaus Holighaus (NRF) — 159,24 km/h (1973 r.)**

Rekord Polski: **Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 110,818 km/h (1973 r.)**

Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników — **110,818 km/h (1973 r.)**

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1973 r. — **110,818 km/h**

1. Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 152,73 km/h
2. Alfred Bzyl (Bydgoszcz)	— 113,89 km/h
3. Adela Dankowska (Poznań-CWL Leszno)	— 112,43 km/h
4. Stanisław Skonieczny (Bydgoszcz)	— 106,80 km/h
5. Jan Pisarkiewicz (Łódź)	— 105,22 km/h
6. Leszek Posadzy (Inowrocław)	— 105,00 km/h
7—8. Zbigniew Brzostowski (Poznań)	— 104,00 km/h
Stanisław Witek (Wrocław)	— 104,00 km/h
9. Henryk Poźniak (Stalowa Wola)	— 102,29 km/h
10. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała)	— 101,32 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 200 KM

W tej konkurencji obecnie nie notuje się rekordów.

Najlepszy wynik krajowy: **Mirosław Królikowski (Warszawa) — 110,18 km/h (1971 r.)**

Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników — **94,330 km/h (1972 r.)**

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1973 r. — **91,234 km/h**

1. Halina Rynkiewicz (Warszawa)	— 98,88 km/h
2. Stanisław Wujczak (Poznań-CWL Leszno)	— 97,32 km/h
3. Marian Chojnowski (Białystok)	— 93,48 km/h
4. Bogdan Peczela (Kielce)	— 92,44 km/h
5. Bogdan Jóźwicki (Radom)	— 91,86 km/h
6. Zbigniew Brzostowski (Poznań)	— 90,22 km/h
7. Adam Sikora (Ostrów)	— 87,69 km/h
8. Adam Zięba (Stalowa Wola)	— 87,35 km/h
9. Hanna Badura (Bielsko-Biała)	— 87,27 km/h
10. Andrzej Bylok (Bielsko-Biała)	— 85,33 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 300 KM

Rekord międzynarodowy: **Walter Neubert (NRF) — 153,43 km/h (1972 r.)**

Rekord Polski: **Edward Makula (Katowice)**, John Serafin — **113,717 km/h (1972 r.)**

Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników — **98,403 km/h (1973 r.)**

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1973 r. — **98,403 km/h**

1. Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 110,82 km/h
2. Henryk Muszczyński (Ostrów)	— 104,83 km/h
3. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała)	— 103,64 km/h
4. Henryk Poźniak (Stalowa Wola)	— 102,39 km/h
5. Stanisław Witek (Wrocław)	— 99,13 km/h
6—8. Janusz Gogala (Wrocław)	— 93,64 km/h
Edward Popiołek (Kraków)	— 93,64 km/h
Stanisław Wujczak (Poznań-CWL Leszno)	— 93,64 km/h
9. Mirosław Królikowski (Warszawa)	— 91,20 km/h
10. Adam Zięba (Stalowa Wola)	— 91,10 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 400 KM

W tej konkurencji nie notuje się rekordów.

Najlepszy wynik krajowy: **Edward Makula (Katowice — 109,435 km/h (1972 r.)**

Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników — **79,041 km/h (1970 r.)**

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1973 r. — **71,137 km/h**

1—2. Mirosław Królikowski (Warszawa)	— 77,54 km/h
Wiktor Sznurowski (Warszawa)	— 77,54 km/h
3. Krzysztof Włodarkiewicz (W-wa)	— 73,20 km/h
4. Piotr Szczepański (Warszawa)	— 72,83 km/h
5. Tomasz Kawa (Gliwice)	— 72,42 km/h
6. Alfred Bzyl (Bydgoszcz)	— 72,00 km/h
7. Janusz Centka (Poznań)	— 69,17 km/h
8. Marian Felczykowski (Toruń)	— 67,00 km/h
9. Bolesław Kochanowski (Wrocław)	— 66,10 km/h
10. Stanisław Błasiak (Wrocław)	— 63,57 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 500 KM

Rekord międzynarodowy: **Maurice Jackson (Afryka Płd.) — 135,32 km/h (1967 r.)**

Rekord Polski: **Henryk Muszczyński (Ostrów) — 100,71 km/h (1973 r.)**

Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników — **86,184 km/h (1973 r.)**

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1973 r. — **86,184 km/h**

1. Henryk Muszczyński (Ostrów)	— 100,71 km/h
2. Julian Ziobro (Krosno)	— 96,91 km/h
3. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała)	— 94,02 km/h
4. Wiktor Sznurowski (Warszawa)	— 87,43 km/h
5. Tomasz Kaczyński (Łódź)	— 82,67 km/h
6. Stanisław Witek (Wrocław)	— 80,72 km/h
7. Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 80,59 km/h
8. Henryk Poźniak (Stalowa Wola)	— 80,20 km/h
9. Mirosław Królikowski (Warszawa)	— 79,31 km/h
10. Bogdan Peczela (Kielce)	— 79,28 km/h

Wysokowyczynowy szybowiec „Jantar" na chwilę przed startem z lotniska Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. Na tej latającej orchidei, wyprodukowanej przez polski przemysł lotniczy, uzyskano w 1973 r. najwartościowsze rezultaty, które uwidocznione są w publikowanych obok zestawieniach 10 najlepszych wyników roku w poszczególnych konkurencjach. **Zdjęcie: Henryk Kucharski**

POD DYKTANDO REPREZENTANTÓW

„SKRZYDLATA" KLASYFIKUJE SZYBOWNIKÓW

1.	STANISŁAW KLUK (Aeroklub Huty „Stalowa Wola")	– 34 pkt.
2.	STANISŁAW WITEK (A. Wrocławski)	– 21,5 pkt.
3.	HENRYK POŹNIAK (A. Huty „Stalowa Wola")	– 21 pkt.
4.	HENRYK MUSZCZYŃSKI (A. Ostrowski)	– 19 pkt.
5.	ADELA DANKOWSKA (A. Poznański – CWL Leszno)	– 18 pkt.
6.	FRANCISZEK KĘPKA (A. Bielsko-Bialski)	– 17 pkt.
7.	WIKTOR SZNUROWSKI (A. Warszawski)	– 16,5 pkt.
8.	JAN PISARKIEWICZ (A. Łódzki)	– 15 pkt.
9.	BOGDAN PECZELA (A. Kielecki)	– 14,5 pkt.
10.	ALFRED BZYL (A. Bydgoski)	– 14 pkt.
11.	MIROSŁAW KROLIKOWSKI (A. Warszawski)	– 13,5 pkt.
12.	STANISŁAW WUJCZAK (A. Poznański – CWL Leszno)	– 13 pkt.

PO raz dziewiąty z kolei publikujemy listy dziesięciu najlepszych wyników szybowcowych roku. Zgodnie z naszą tradycją, zestawienia obejmują najlepsze wyniki polskich pilotów w następujących konkurencjach wysokościowych, odległościowych i prędkościowych: wysokość absolutna, przewyższenie, przeloty: otwarty, docelowy i docelowo-powrotny oraz przeloty prędkościowe po trasach trójkątów 100, 200, 300, 400 i 500 kilometrów. Notujemy wyniki na szybowcach jedno- i dwumiejscowych. Są to więc zestawienia wyników najlepszych bezwzględnie.

Rzućmy więc okiem na tablice i spróbujmy jeszcze z jednej strony spojrzeć na szybownictwo polskie w 1973 roku.

W lotach wysokościowych odnotowujemy wyraźny, trwający od kilku lat regres. Nie podejmuje się już prób bicia rekordów wysokościowych. Praktycznie nie lata się też dla treningu i przyjemności. A szkoda. Loty wysokościowe są równoznaczne z próbami zdobycia warunków i diamentów do odznak szybowcowych. Warto odnotować, że figurujący na naszych listach członkowie Aeroklubu Śląskiego w Katowicach swoje diamenty wysokościowe zdobyli... w Bułgarii.

Gdy chodzi o loty odległościowe, to pewne ożywienie notujemy w przelotach docelowo-powrotnych. Na uwagę zasługuje zwłaszcza rezultat Adeli Dankowskiej, będący nowym kobiecym rekordem międzynarodowym. Szkoda, że nie powiodły się próby bicia rekordów przez Stanisława Kluka, Stanisława Zientka i Henryka Poźniaka. Przeleciane przez nich znaczne odległości po trasie docelowo-powrotnej odnotowujemy jednak w naszych zestawieniach, w tabeli przelotów otwartych. Uważamy bowiem, że ten wysiłek pilotów godny jest odnotowania. Podobnie postąpiliśmy z rezultatem Stanisława Witka, któremu nie powiodła się ambitna próba przelecenia trójkąta 800 km.

W sumie, gdy chodzi o konkurencje odległościowe, odczuwamy spory niedosyt. Lata się u nas niezbyt daleko. Skromne rekordy Polski w tych konkurencjach nie są na miarę dużych możliwości naszych pilotów i sprzętu.

Cieszy systematyczny postęp w lataniu prędkościowym, szczególnie na trzech klasycznych trójkątach 100, 300 i 500 km. Notujemy na tych dystansach rekordowe przeciętne, lepsze od poprzednich odpowiednio o 6 km/h (trójkąt 100 km), 8 km/h (trójkąt 300 km) i blisko 3 km/h (trójkąt 500 km). Ta ostatnia przeciętna, pochodząca z 1964 r., broniła się aż 9 lat.

Na trójkącie 100 km z satysfakcją odnotowujemy bardzo wartościowy rekord Stanisława Kluka — 152,73 km/h. Dużą wartość ma też kobiecy rekord Polski Adeli Dankowskiej.

Daleki jest jednak jeszcze od rekordu międzynarodowego W. Neuberta nowy rekord Polski St. Kluka na trójkącie 300 km. Ustępuje on także rekordowi międzynarodowemu E. Makuli w klasie szybowców dwumiejscowych. W tej konkurencji postęp jest jednak najbardziej wyraźny, o czym świadczą kolejne rekordy Polski F. Kępki, H. Muszczyńskiego i St. Kluka. Jest więc nadzieja na nowe, wspaniałe rezultaty na trójkącie 300 km w br.

Cieszyć musi pierwsza w Polsce prędkość ponad 100 km/h Henryka Muszczyńskiego na trójkącie 500 km i w ogóle duża ilość wykonanych przelotów po trasie tej królewskiej konkurencji. Jednocześnie pamiętać jednak trzeba, że rekord międzynarodowy na tej trasie wynosi aż 135 km/h i ustanowiony został... 7 lat temu.

Nietypowy już trójkąt 200 km cieszy się wciąż dużą popularnością wśród pilotów. Spore zainteresowanie wzbudza też trójkąt 400 km. Trasy te, na ogół omijane przez najlepszych, stanowią jednak często ambitne zadanie dnia i doskonały trening dla pozostałych pilotów, zwłaszcza ubiegających się o punkty w CZS.

Podkreślić należy, że najlepsze rezultaty ubiegłoroczne osiągnięte zostały na „Jantarach", wspomaganych dzielnie przez „Oriony" i „Cobry". Na „Jantarze" dziewięciokrotnie bito w ubiegłym roku rekordy Polski, z których jeden jest rekordem międzynarodowym (nie licząc wyczynów homologowanych). Te doskonałe polskie szybowce w rękach naszych najlepszych pilotów stanowią wspaniałą wizytówkę naszego szybownictwa. Nic więc dziwnego, że we wszystkich, liczących się w lataniu wyczynowym konkurencjach, pierwszoplanową rolę odegrali reprezentanci kraju i członkowie kadry narodowej. Tym jednak większe uznanie należy się pozostałym pilotom, którzy na mniej doskonałym sprzęcie, w aeroklubach regionalnych, uzyskali wyniki równe lub bliskie najlepszych.

A teraz nasza redakcyjna klasyfikacja pilotów szybowcowych, na podstawie wyników uzyskanych w 1973 r. Przypominamy zasady punktacji: za 1 miejsce — 10 pkt.; za drugie miejsce — 9 pkt.; ...za 10 miejsce — 1 pkt. Założeniem jest, że wynik uzyskany w jednym locie, pomimo iż w naszych zestawieniach figurować może dwukrotnie (np. wysokość absolutna i przewyższenia), liczy się tylko raz. Oczywiście do klasyfikacji zaliczany jest wynik wyżej notowany. O ostatecznej klasyfikacji pilotów decyduje suma punktów.

Na pierwszym miejscu w naszej klasyfikacji zdecydowanie uplasował się **Stanisław Kluk** z Aeroklubu Huty „Stalowa Wola". Wielokrotny rekordzista i reprezentant kraju, aktualnie jeden z najlepszych naszych szybowników, aż w trzech konkurencjach otwiera dziesiątkę najlepszych. Drugie miejsce wywalczył **Stanisław Witek** z Wrocławia, rezerwowy pilot ekipy polskiej na mistrzostwa świata w Australii, którego droga do wielkiego wyczynu wiodła przez Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski". Trzecie miejsce przypadło wychowankowi i partnerowi St. Kluka z mistrzostw świata, aktualnemu mistrzowi Polski, **Henrykowi Poźniakowi** ze Stalowej Woli. Dalsze miejsca zajmują również członkowie kadry narodowej — doświadczony **Henryk Muszczyński** z Ostrowa Wlkp., jedyna kobieta na naszej honorowej liście, wielokrotna rekordzistka międzynarodowa **Adela Dankowska** z CWL Leszno, czterokrotny medalista mistrzostw świata, najlepszy polski pilot w Waikerie **Franciszek Kępka** z Bielska-Białej i aktualny drugi wicemistrz Polski, **Wiktor Sznurowski** z Warszawy. Tuż za nimi uplasowała się trójka pilotów spoza kadry: **Jan Pisarkiewicz** z Łodzi, **Bogdan Peczela** z Kielc i **Alfred Bzyl** z Bydgoszczy. Jest to dla nich niewątpliwy sukces, tym bardziej, że dwa następne miejsca obsadzili znów kadrowicze — **Mirosław Królikowski** z Warszawy i reprezentant kraju na XIV SMŚ, ósmy pilot świata w klasie standard **Stanisław Wujczak** z CWL Leszno.

Tak więc klasyfikacja nasza potwierdza, że latanie wyczynowe w 1973 r. odbywało się pod dyktando reprezentantów kraju i kadry narodowej. Jest w tym pewna prawidłowość. Czołowi piloci, mający do dyspozycji najlepszy sprzęt i duże możliwości treningu w CWL Leszno, niejako „muszą" osiągać najlepsze rezultaty. Byłoby źle, gdyby było inaczej. Zapewne jednak znaczne grono dobrych pilotów w aeroklubach marzy chociażby tylko o zbliżonych możliwościach — tak pod względem sprzętu jak organizacji latania — we własnych klubach.

Na zakończenie pragniemy serdecznie podziękować CWL Leszno i tym aeroklubom, które odpowiedziały na nasz apel, publikowany w kilku numerach „Skrzydlatej Polski" i przesłały nam najlepsze wyniki. Dziękujemy też p. **Urszuli Śliwak** z Biura ZG APRL, która jak co roku, pomagała nam w wyszukiwaniu wyników. Staraliśmy się, w miarę możliwości, wyłowić wszystkie najlepsze rezultaty, uzyskane przez szybowników naszego kraju w 1973 r.

HEK

LOTNICTW

MYŚLIWIEC

ANATOLIJ Konnow jest pilotem naddźwiękowego myśliwca przechwytującego radzieckich wojsk obrony powietrznej kraju. Jego obowiązkiem jest startować w każdej chwili dnia i nocy, w każdych warunkach pogodowych, bez względu na porę roku. Startować, przechwycić samolot przeciwnika i zniszczyć go.

Konnow jest pilotem I klasy, dowódcą pododdziału. Przez 25 lat spędził on prawie 3 000 godzin w powietrzu za sterami samolotów myśliwskich jedenastu typów. Jest kawalerem orderów Czerwonego Sztandaru i Czerwonej Gwiazdy. Należy do czołowych radzieckich pilotów myśliwców przechwytujących.

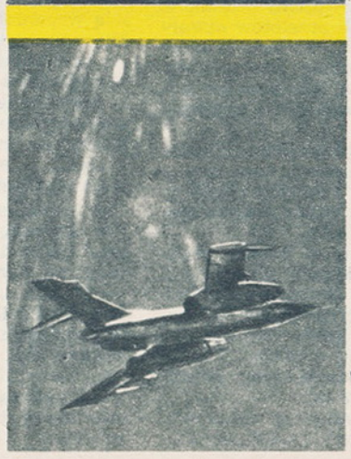
Na zdjęciach pokazujemy zwykły dzień służby Anatolija Konnowa. Pierwszy przychodzi na lotnisko. Potem trening na różnych przyrządach. Próba wodowania po pozorowanym skoku ze spadochronem. Lot na przechwycenie celu na wielkiej wysokości.

Trudna i odpowiedzialna jest służba pilota myśliwskiego. Po dniu pracy znużenie rysuje się na twarzy pilota. Ale oczy wciąż patrzą czujnie.

23 lutego bieżącego roku mija 56 rocznica utworzenia Armii Czerwonej, która od lipca 1946 roku nosi oficjalnie nazwę Armii Radzieckiej.

Z tej okazji przedstawiamy: jednego z najlepszych dziś radzieckich pilotów myśliwskich, sylwetki trzech nowoczesnych samolotów naddźwiękowych, historię rozwoju oraz opis szybkostrzelnego lotniczego karabinu maszynowego oraz przypominamy mało znane fakty i liczby z lat bojowej chwały radzieckiego lotnictwa wojskowego.

Zdjęcia i rysunki: „Ogoniok", „Tiechnika—Mołodioży" oraz książka K-H. Eyermann „Testpiloten—MIGs—Weltrekorden" (Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej NRD — Berlin 1969).



Fakty i liczby

● W okresie walk 1918—1920 r. z kontrrewolucjonistami i interwentami Armia Czerwona zdobyła 1 400 samolotów różnego rodzaju. Lotnictwo radzieckie wykonało 12 000 lotów w czasie 18 000 h. 235 lotników otrzymało najwyższe wówczas odznaczenie order Czerwonego Sztandaru.

● Spośród 77 000 samolotów faszystowskich zniszczonych na froncie radziecko-niemieckim w II wojnie światowej ok. 55 000 zniszczyli lotnicy radzieccy. 90 proc. lotników hitlerowska Luftwaffe straciła na froncie wschodnim.

● Za bohaterstwo i czyny zbrojne w II wojnie światowej odznaczono orderami i medalami 200 000 lotników radzieckich ponad 100 narodowości. 2 400 lotników otrzymało tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. 897 jednostek lotniczych otrzymało tytuły gwardii, a 286 — nazwy (od operacji, gdzie się wyróżniły).

● W nocy z 7 na 8 sierpnia 1941 r. bombowce radzieckie Il-4, Jer-2 i Pe-8 (TB-7) zaatakowały po raz pierwszy Berlin, Królewiec, Gdańsk i Szczecin.

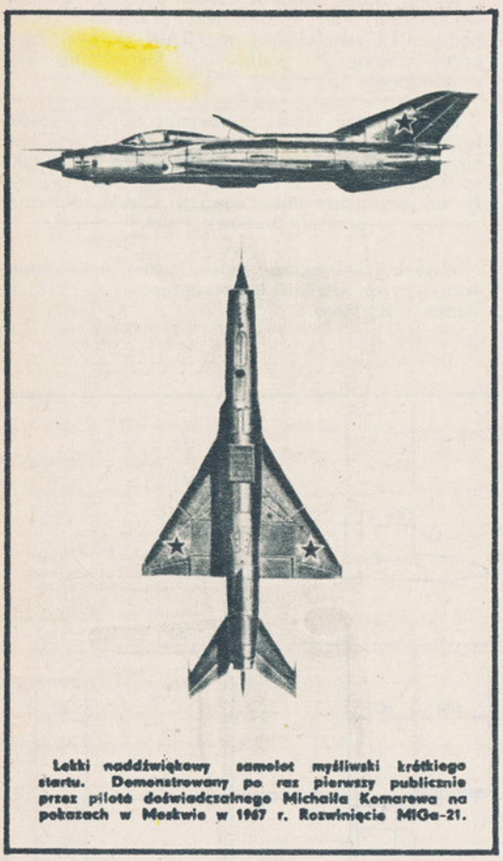
● W 1930 r. w ZSRR produkowano rocznie 1 000 samolotów, w 1940 r. — ponad 10 000. W drugim półroczu 1941 r. wyprodukowano 9 780 (1930) samolotów, w 1942 r. — 25 436 (2 120), w 1943 r. — 34 900 (2 907), w 1944 r. — 40 300 (3 355), w pierwszym półroczu 1945 r. — 20 900 (3 498). W nawiasach — produkcja miesięczna. W tej liczbie było: 59 000 samolotów myśliwskich, 37 000 samolotów szturmowych i 17 800 samolotów bombowych.

● U-2GN „Gołos niebo" (głos nieba). Był to Po-2, radziecki samolot tzw. propagandowy, wyposażony w megafon o dużej mocy. Latał w nocy nad okopami hitlerowskimi i nadawał audycje w języku niemieckim. Przed tym samolot wznosił się na wysokość ok. 1 000 m, skąd w locie ślizgowym nadlatywał nad linie hitlerowskie. Samoloty propagandowe spełniły swoją rolę. Wielu żołnierzy niemieckich przeszło przez front na stronę radziecką — oddając się do niewoli.

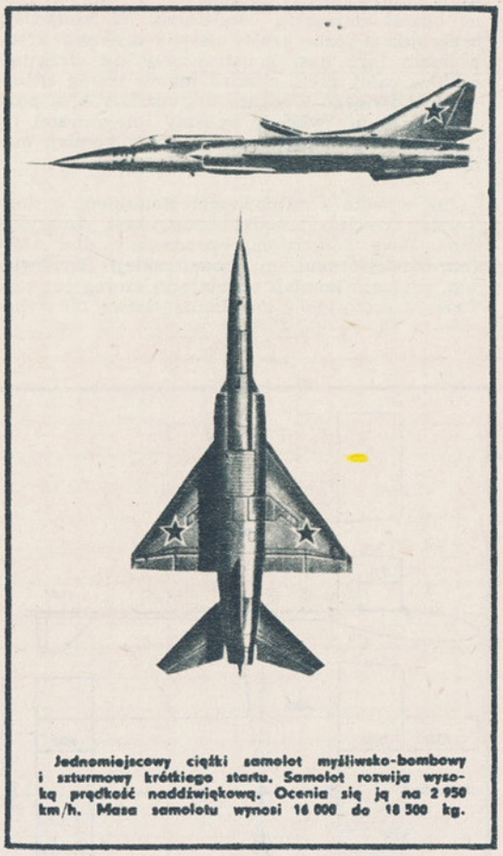
● Liczby samolotów radzieckich biorących udział w najważniejszych bitwach: kontrofensywa pod Moskwą (5.XII 1941 — 7.I.1942) — 1 376 (16 000 lotów operacyjnych), kontrofensywa pod Stalingradem (19.XI.1942 — 2.II.1943) — 1 916 (36 000 lotów), bitwa pod Kurskiem — 3 130 (117 000 lotów), operacja na Białorusi (23.VI. — 29.VIII.1944) — 7 000 (153 000 lotów), operacja na Odrze (12.I — 3.II.1945) — 5 047 (54 000 lotów), operacja berlińska (16.IV — 2.V.1945) — 8 400 (91 384 loty). Liczby samolotów odnoszą się do chwili rozpoczęcia operacji.

● W II wojnie światowej (22.VI.1941 — 8.V.1945) lotnictwo radzieckie wykonało 3 223 000 lotów operacyjnych, zrzuciło 30 000 000 bomb o łącznej masie 660 000 ton.

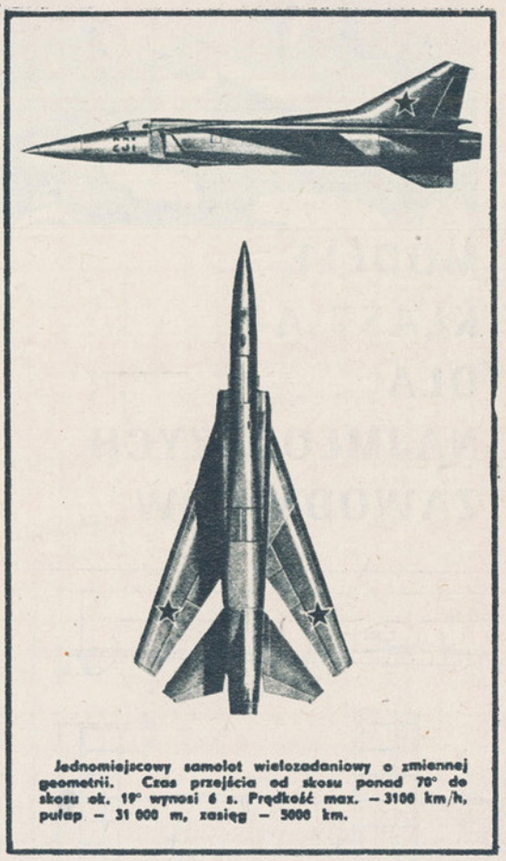
VO ARMII RADZIECKIEJ



Lekki naddźwiękowy samolot myśliwski krótkiego startu. Demonstrowany po raz pierwszy publicznie przez pilota doświadczalnego Michaiła Komarowa na pokazach w Moskwie w 1967 r. Rozwinięcie MiGa-21.



Jednomiejscowy ciężki samolot myśliwsko-bombowy i szturmowy krótkiego startu. Samolot rozwija wysoką prędkość naddźwiękową. Ocenia się ją na 2 950 km/h. Masa samolotu wynosi 16 000 do 18 500 kg.



Jednomiejscowy samolot wielozadaniowy o zmiennej geometrii. Czas przejścia od skosu ponad 70° do skosu ok. 19° wynosi 6 s. Prędkość max. – 3100 km/h, pułap – 31 000 m, zasięg – 5000 km.

LOTNICZY KARABIN MASZYNOWY SzKAS

W opisach radzieckich samolotów wojskowych minionej wojny (ale nie tylko), używanych również w ludowym Lotnictwie Polskim, spotykamy często nazwę lotniczego karabinu maszynowego SzKAS. Co się za tą nazwą kryje?

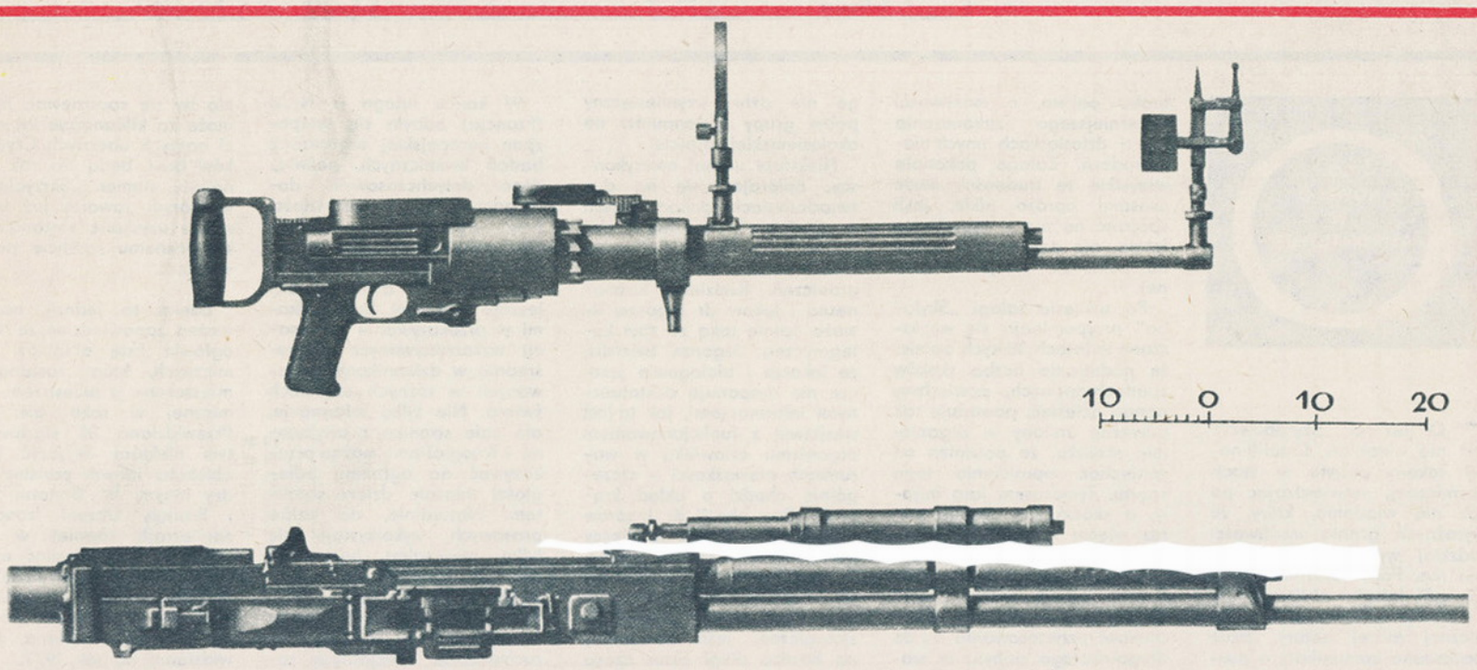
Jest to szybkostrzelny karabin maszynowy kalibru 7,62 mm, o masie broni – 10 kg, masie pocisku – 9,6 g, szybkostrzelności – 1 800 strzałów na minutę oraz prędkości początkowej pocisku – 825 m/s.

Konstruktorem tego karabinu był Borys Szpitalny. Współpracował z nim inż. Irinarch Komaricki. Stąd skrót nazwy SzKAS (Szpitalnyj, Komarickij, Awiacjonnyj, Skorostrielnyj).

Karabin SzKAS wszedł na uzbrojenie lotnictwa radzieckiego w 1932 r. W 1936 r. pojawiły się wersje skrzydłowe i na obrotnicy. W 1937 r. powstała wersja Ultra-SzKAS o szybkostrzelności 2 800 do 3 000 strzałów na minutę. Wreszcie SzKAS stał się podstawą do rozwoju lotniczego wielkokalibrowego karabinu maszynowego systemu Szpitalny – Władimirow.

W tym okresie był to najbardziej szybkostrzelny karabin maszynowy świata. Amerykański Colt-Browning MG-40, brytyjski Vickers, czy niemiecki MG-15 nie przekraczały 900–1 100 strzałów na minutę.

W 1940 r. produkcja karabinów maszynowych SzKAS osiągnęła 34 233 sztuki. Przeszły one pomyślnie próby ogniowe w Hiszpanii oraz nad Chałchin-Gol. W latach II wojny światowej ogniem SzKAS zestrzelono tysiące samolotów hitlerowskich. Jego siłę ogniową ocenili również wrogowie. W oszklonej gablocie w Kancelarii Rzeszy w Berlinie przez cały czas wojny znajdował się radziecki karabin maszynowy SzKAS. Rozkazem Hitlera ta groźna broń lotnictwa radzieckiego miała tak długo leżeć na oczach konstruktorów niemieckich, aż ci potrafią stworzyć pełnowartościowy odpowiednik dla Luftwaffe.



MODELE KLASY A-1 DLA NAJMŁODSZYCH ZAWODNIKÓW

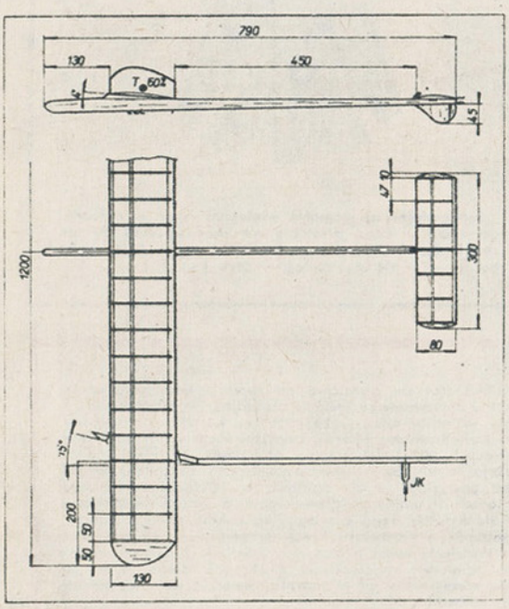
W swoim czasie Międzynarodowa Komisja Modelarstwa Lotniczego (CIAM) ogłosiła konkurs na opracowanie najlepszego modelu szybowca klasy A-1. Chodziło o wytypowanie modelu tej najpopularniejszej klasy i przeznaczenie go jako modelu standardowego do różnych imprez międzynarodowych, w których biorą udział najmłodsi modelarze. W konkursie brały udział różne kraje, niestety dziwnym zrządzeniem losu nasi konstruktorzy nie uczestniczyli w całej akcji, chociaż mamy szereg ciekawych rozwiązań i bogate doświadczenia, a poza tym — to my właśnie byliśmy inicjatorami tego rodzaju przedsięwzięcia w łonie komisji modelarskiej FAI.

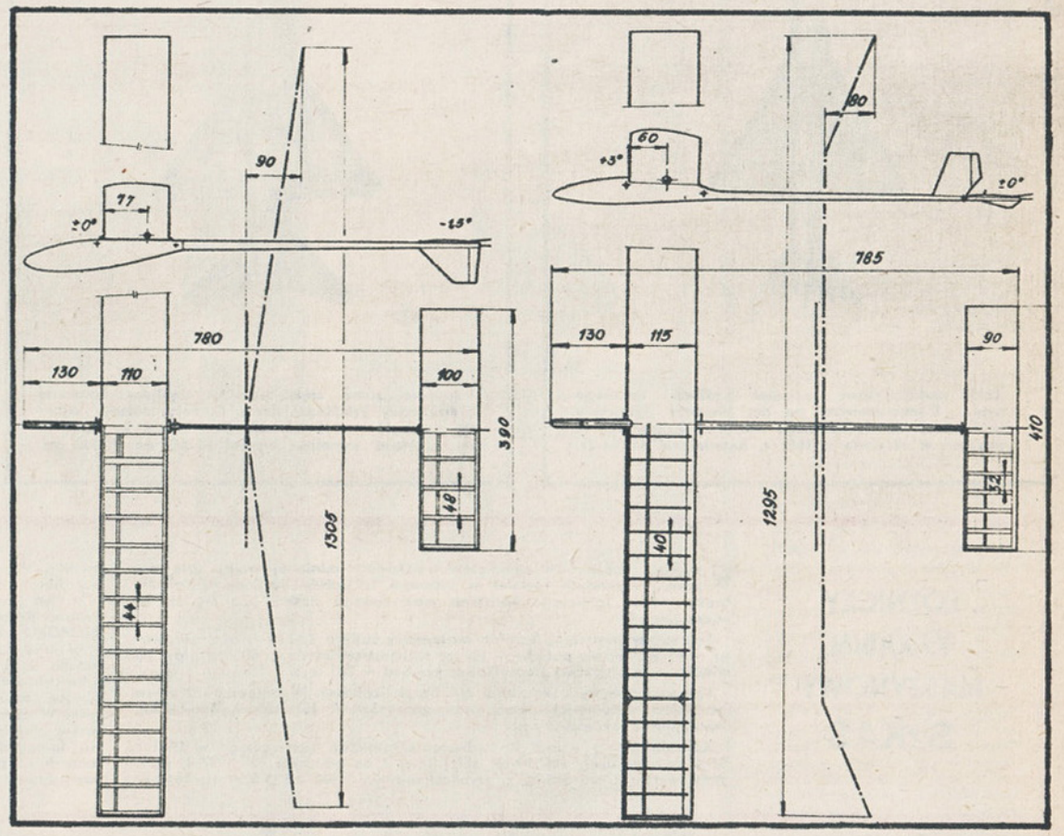
Jak wynika z najnowszych doniesień, w konkursie zwyciężył model konstrukcji Amerykanina Dave Linstruma, opracowany dla AMA (narodowej organizacji modelarskiej). Szybowiec ten, zdaniem komisji oceniającej szereg już tego rodzaju prototypów, ma bardzo łatwą do wykonania konstrukcję, opracowany został niezwykle dokładnie, z uwzględnieniem niezaawansowania młodocianych wykonawców. Konstrukcja całkowicie balsowa.

Na zdjęciu z lewej — Egipcjanin Ali Chiati i Włoch Luigi Bovo z CIAM oglądają zwycięski model. Pan Chiati jest przewodniczącym podkomisji oświatowej w CIAM, a pan Bovo przewodniczącym podkomisji technicznej lotu swobodnego.

Uzupełniając temat międzynarodowego modelu klasy A-1, podajemy, dwa modele tejże klasy, zaprojektowane przez inż. Jaroslava Lnenicka, specjalisty z CSRS. Modele te przewidziane były do przedstawienia komisji CIAM. Również cechuje je prostota budowy i dobre osiągi.

Wreszcie — jeszcze jeden model A-1, zbudowany przez dwóch konstruktorów z NRF H. Junga i K. Rose.





CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

Co też ci „skylabowcy" nie wyrabiali. Ustalili nowy rekord pobytu w stacji kosmicznej, potwierdzając po raz nie wiadomo, który, że wyraźnych granic możliwości ludzkiej wytrzymałości chyba nie ma. Pobyt ostatniej załogi „Skylaba" obfitował w przeróżne niespodzianki technicznej raczej natury. Stale podawano komunikaty o psuciu się kolejnych giroskopów lub silników manewrowych, o braku paliwa, o możliwości wcześniejszego zakończenia lotu i dziesiątkach innych niepowodzeń. Załoga pokonała wszystkie te trudności, może czasami bardzo nikłe, jeśli spojrzeć na nie z wygodnego fotela, ale decydująco ważne na pokładzie stacji kosmicznej.

Po sukcesie załogi „Skylaba" przypominają się wygłaszane w latach 30-tych opinie, że nadmierna liczba skoków spadochronowych, powiedzmy ponad dziesięć, powoduje tak poważne zmiany w organizmie skoczka, że powinien on zaniechać uprawiania tego sportu. Tymczasem lata mijały, a skoczkowie skakali coraz więcej i dziś już wiadomo, że i 7 czy 10 tysięcy skoków nikomu nie zaszkodziło. Nawet po pierwszym locie Gagarina nie wróżono Człowiekowi przystosowania się do długotrwałego pobytu w warunkach przestrzeni kosmicznej. Znów lata minęły i nikogo nie dziwi trzymiesięczny pobyt grupy astronautów na okołoziemskiej orbicie.

Niektórzy uczeni amerykańscy, opierając się na doświadczeniach dokonywanych w „Skylabie", twierdzą, że pobyt w stacji kosmicznej może trwać bardzo długo, bez ograniczeń. Radziecki kosmonauta i lekarz dr Jegorow uważa opinię taką za zbyt kategoryczną. Jegorow twierdzi, że lekarze i biologowie jeszcze nie dysponują dostatecznymi informacjami, jak to jest właściwie z funkcjonowaniem organizmu człowieka w warunkach nieważkości – szczególnie chodzi o układ krążenia. Przy okazji dr Jegorow podaje, że również radzieccy kosmonauci wyrażają opinię, iż długotrwałe loty kosmiczne są możliwe, ale naruszone mogą być pewne funkcje fizjologiczne, jeśli zamienimy na bardzo długi okres czasu ciążenie Ziemi na nieważkość kabiny kosmicznej.

W końcu lutego w Nicei (Francja) odbyło się sympozjum europejskiej organizacji badań kosmicznych, poświęcone dotychczasowym doświadczeniom i przyszłości przy wykorzystaniu techniki kosmicznej w służbie prasy. Chodzi o satelity łącznościowe, które są, a mogą być jeszcze lepszymi pośrednikami w przekazywaniu informacji wykorzystywanych bezpośrednio w dziennikach wydawanych w różnych częściach świata. Nie tylko informacje, ale całe stronice z artykułami i fotografiami można przekazywać na ogromne odległości właśnie dzięki satelitom. Naturalnie, do celów prasowych wykorzystuje się tylko minimalną pojemność danego satelity łącznościowego, stąd – można przypuszczać – powstanie w przyszłości potrzeba budowy i uruchomienia specjalnych satelitów służących wyłącznie potrzebom prasy. No proszę, kto by się spodziewał, że być może za kilkanaście lat dzieci naszych obecnych Czytelników brać będą do rąk najnowszy numer „Skrzydlatej", w którym zawarte już informacje uzyskane zostaną dzięki własnemu satelicie prasowemu...

Zanim to jednak nastąpi można zapowiedzieć, że NASA ogłosiła listę obiektów kosmicznych, które zostaną umieszczone w przestrzeni kosmicznej w roku bieżącym. Przewidziano 26 startów, w tym niektóre dotyczyć będą obiektów innych państw, między innymi W. Brytanii, NRF i Francji. Uczeni francuscy zamierzają również w najbliższych latach wziąć udział (przygotować aparaturę) w doświadczalnej wyprawie próbników „Mariner" w stronę Jowisza i Saturna, przewidzianej na rok 1977.

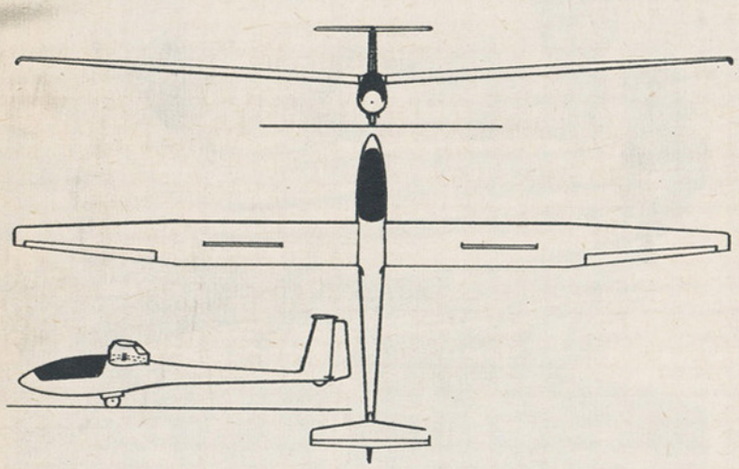
P.E.

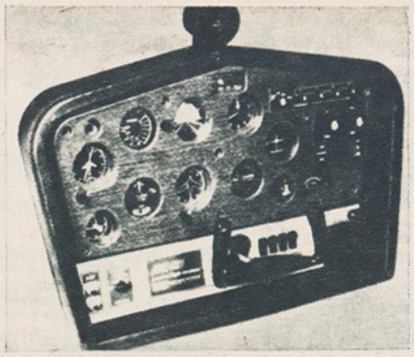
Rakietą do świecie

TANI SZYBOWIEC

FL-III z NRF ma być wyjątkowo tanim szybowcem 1-miejscowym klasy standard. Został on opracowany przez młodych absolwentów politechniki przy pomocy komputera optymalizującego.

Rozpiętość — 15,0 m, długość — 6,91 m, wysokość — 0,83 m, pow. nośna — 11,8 m². Profil FX61-184. Masa własna — 230 kg, masa całkowita — 400 kg. Doskonałość max. — 37,6 m, opadanie min. — 0,57 m/s przy 72 km/h, prędkość min. — 62 km/h. Konstrukcja laminatowa (poliestrowa). Balast wodny — 50 l.





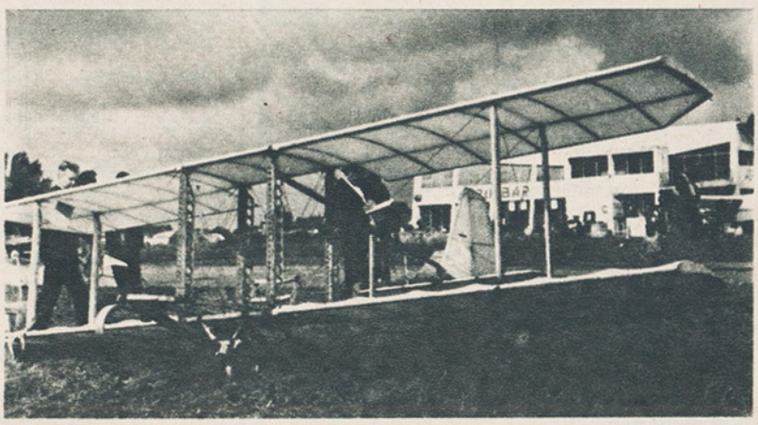
MAŁY SYMULATOR LOTU

ATC-510, to mały, uproszczony symulator lotu przeznaczony do treningu pilotów samolotów sportowych i turystycznych. Nosi nawet nazwę „trenażer domowy". Jest przewidziany dla aeroklubów. Może być uzupełniony zespołem urządzeń do treningu w radionawigacji.

Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „The Aeroplane", „Der Flieger".

LOTNIA — SZYBOWIEC SZKOLNY

Nowa lotnia francuska, która ma służyć jako szybowiec do wstępnego szkolenia pilotów. Lotki tylko na dolnym płacie. Droga rozwoju tej konstrukcji była taka: amatorską lotnię dwupłatową uzupełniono sterownicami i przekształcono w uproszczony szybowiec szkolny.



AMATORSKA DELTA-KACZKA

„VARIVIGGEN", to 2-miejscowy samolot amatorski wzorowany na szwedzkim myśliwcu „Viggen". W wyniku uzyskano samolot bezpieczny, niewrażliwy na przeciągnięcie. Konstrukcja drewniana. Silnik Lycoming 0-320 150 KM. Śmigło stałe, pchające. Podwozie chowane w locie. Do transportu drogowego można odjąć końcówki skrzydeł. Trwa to 15 min.

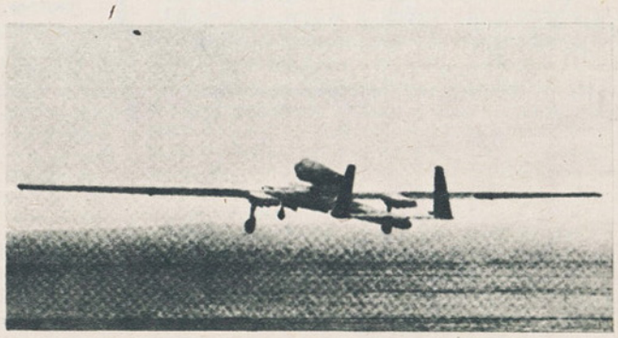
Zakres wychyleń przedniego steru wysokości — 10° w górę i 25° w dół. Klapy na końcach skrzydeł tylnych wychylane w zakresie 0—8° w górę. Napęd silnikami elektrycznymi. Sterowanie tzw. refleksowe (bez lotek różnicowych) przy współpracy klap i steru wysokości oraz steru kierunku.

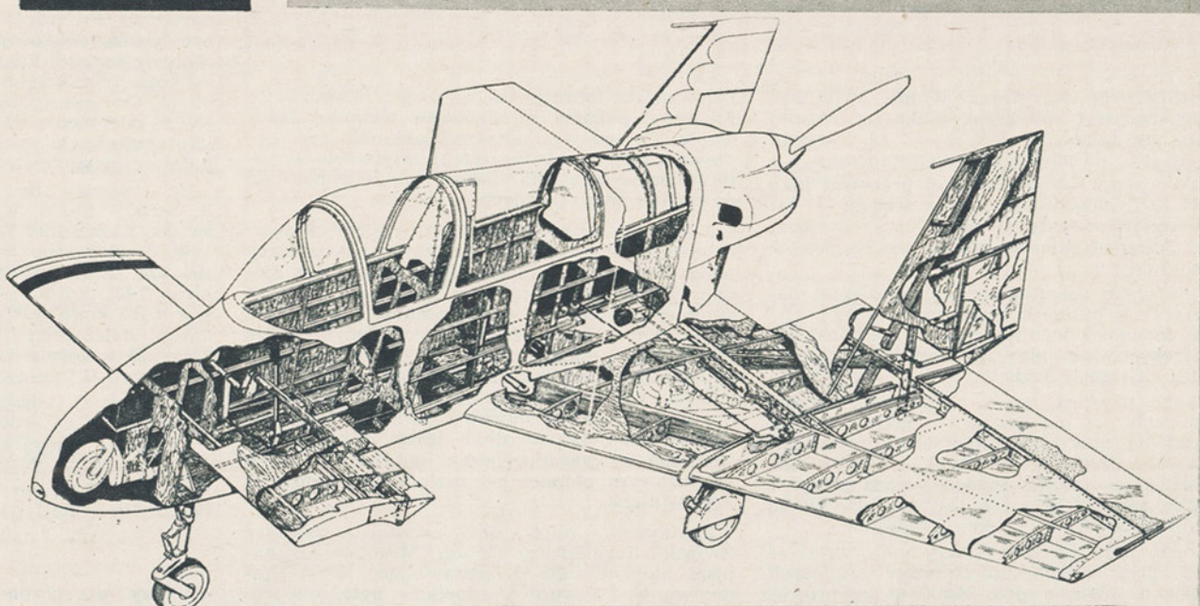
Rozpiętość — 5,79 m, wysokość płata przedniego — 2,44 m, długość — 6,10 m, wysokość — 1,87 m, pow. nośna — 11,0 m², pow. płata przedniego — 1,7 m². Masa własna — 462 kg, masa całkowita — 770 kg. Prędkość max. — 265 km/h, przelotowa — 240 km/h, minimalna — 70 km/h, wznoszenie — 270 m/min, pułap — 4 450 m, zasięg max. — 820 km, rozbieg — 260 m, dobieg — 90 m.

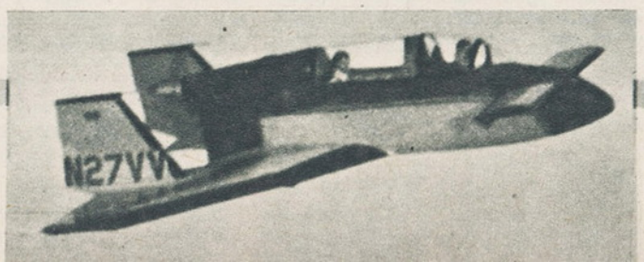
Przekrój perspektywiczny przedstawia samolot „Variviggen", który został oblatany 24. V. 1972 r.

OSTATNIE ZDJĘCIE

Nowy amerykański samolot zwiadowczy bez pilota Boeing „Compass Cope" uległ rozbiciu podczas jednego z lotów próbnych







REKORDZISTA ŚWIATA

Ma 42 lata. Z wykształcenia jest inżynierem lotniczym. Należy do grona najznakomitszych radzieckich pilotów doświadczalnych średniego pokolenia. Za osiągnięcia pilotażowe podczas badań w locie najnowszych samolotów otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Cechuje go spokój i odwaga, wiedza i doświadczenie zawodowe, silna wola w osiąganiu zamierzonego celu. Pilotem tym — o którym piszemy poniżej — jest Aleksander Fiedotow.

ZAWSZE, gdy sięga myślami wstecz, samolot zajmował w jego życiu pierwsze miejsce. Zawsze był jego marzeniem. Z samolotem nierozerwalnie wiązała się decyzja zostania lotnikiem. Z każdym też rokiem postanowienie narastało, krystalizowało się, aż wreszcie — urzeczywistniło. Zdobył uprawnienia pilota.

Latał na samolotach wielu typów w różnych warunkach pogodowych. Każdy kolejny lot, każdy nowy samolot, do którego kabiny siadał, doskonalił jego umiejętności pilotażowe, oswajał go coraz bardziej z powietrzem. Samolot stopniowo stawał się dla niego żywym organizmem, dla którego był lekarzem umiejącym odkryć najdrobniejsze usterki w funkcjonowaniu.

Szkoła lotnicza dała mu nie tylko obszerną wiedzę lotniczą, ale nauczyła analizować zjawiska zachodzące w czasie lotu i wyciągać z nich właściwe wnioski. Z kolei praca instruktorska ugruntowała wiedzę zdobytą w szkole pilotów. Zdobył doświadczenie tak bardzo potrzebne w zawodzie, który miał wykonywać w przyszłości.

Praca pilota doświadczalnego — to nieustanne dążenie do podwyższenia jakości i bezpieczeństwa lotu. Stąd też Fiedotow zmuszony jest często w bardzo skomplikowanych okolicznościach nie tylko podejmować słuszną decyzję, ale zrealizować ją prawidłowo i w określonym czasie. Jeśli sytuacja tego wymaga, musi ryzykować. W szkole pilotów doświadczalnych zaszczepiono w nim nawyki zawodowe. Nauczono go szanować oblatywany sprzęt, ale i cenić własne życie. Pracę pilota doświadczalnego często porównuje się do pracy matematyka, który rozwiązuje zadanie z wieloma niewiadomymi. Znaleźć je wszystkie i znaleźć właściwe — oto czego żąda się od pilota doświadczalnego.

★

Aleksander Fiedotow urodził się w 1932 roku w Stalingradzie. W 1941 roku wraz z matką pożegnał ojca, który powołany został do służby wojskowej i wyruszył na front. Ojciec Aleksandra Fiedotowa nie wrócił z wojny — zginął.

Gdy zakończyła się druga wojna światowa, osiągnął trzynasty rok życia. Kilka lat później latał już na samolocie Jak-18. Z tą maszyną wiążą się jego najpiękniejsze wspomnienia.

Po ukończeniu szkoły lotniczej pracował jako instruktor. Z każdym rokiem marzenia z lat młodzieńczych stawały się dlań coraz bardziej realne. Otrzymał skierowanie do szkoły pilotów doświadczalnych.

Od 1958 roku zatrudniony jest jako pilot doświadczalny w biurze konstruktorskim A. I. Mikojana. Jednym z jego nauczycieli był znakomity pilot eksperymentalny, Bohater Związku Radzieckiego, Grigorij Siedow.

Pierwsze miesiące pracy pilota doświadczalnego okazały się nie takimi o jakich myślał. Nie latał na nowych samolotach. Otrzymywał zadania — o czym się przekonał — równie jednak ważne i potrzebne. Przeprowadzał próby w powietrzu samolotów już oblatanych. Uczyli go Konstantin Kokkinaki i Georgij Mosołow.

Pewnego dnia Fiedotow otrzymał oryginalne zadanie: podczas trwania pokazów lotniczych na lotnisku Tuszyno pod Moskwą przeprowadzić start samolotu odrzutowego bez długiego rozbiegu. Wystartować — to mało, ale jak wylądować na lotnisku w Tuszyno? Wówczas to Fiedotow pokazał mistrzowską technikę lądowania. Za ten wyczyn sam Kokkinaki serdecznie mu gratulował. Posadzenie szybkiego samolotu odrzutowego na małym lotnisku należało do zadań bardzo trudnych.

9 lipca — przed dziesiątkami tysięcy widzów i zebranymi gośćmi zagranicznymi — stojący przed trybunami samolot pilotowany przez Fiedotowa ryknął przeraźliwie swym odrzutowym silnikiem, zaczął się wolno posuwać do przodu, przy czym z dyszy wylotowej wydobywały się długie języki ognia i dymu. Widok był wspaniały, szokujący. Aleksander Fiedotow niczym czarodziej, po krótkim rozbiegu poderwał odrzutowca od zielonej murawy lotniska. Ten niezwykły start przypominał jakby rakietę, wystrzeloną z wyrzutni, która znacząc swój lot purpurowym płomieniem malała pod niebieską kopułą nieba.

Znakomity pilot doświadczalny, Bohater Związku Radzieckiego Georgij Mosołow, tak napisał na fotografii przedstawiającej start Fiedotowa w Tuszyno: „Lądowanie było przeprowadzone równie znakomicie jak sam start. Pozdrawiam i ściskam dłonie. G. Mosołow".

W tym czasie kończono w zakładach nową maszynę, która otrzymała oznaczenie E-166.

★

Gdy zapytano ówczesnego konstruktora, kto poleci na nowej maszynie, aby ustanowić rekord świata, ten odpowiedział:

— Sądzę, że Aleksander Fiedotow!

Nadszedł dzień 7 października 1961 roku. W kabinie smukłej maszyny zajął miejsce Fiedotow. Po starcie skierował ją do rejonu, z którego miał rozpocząć lot na trasę.

Wszystko przygotowano zgodnie z przepisami bicia rekordów, ustalonymi przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI). Należało być bardzo dokładnym. W powietrzu w ciągu sekundy samolot Fiedotowa przelatywał 600—700 metrów. Nad przebiegiem lotu czuwali koledzy pilota. On jednak musiał być niezwykle czujny. Każde odchylenie od kierunku i wysokości przelotu zmniejszało szanse na osiągnięcie tak skrupulatnie przygotowanego wyczynu.

Po piętnastu minutach samolot wylądował. Z kabiny E-166 wysiadł najszybszy człowiek świata, Aleksander Fiedotow.

W przelocie po trasie obwodu zamkniętego 100 km ustanowił nowy rekord świata wynikiem 2 401 km/h. Wyczyn ten poprawiony został o 163 km/h w stosunku do poprzedniego rekordu, należącego do Amerykanina D. Davisa, który 25 września 1960 roku na samolocie F-4 „Phantom II" osiągnął prędkość 2237,37 km/h.

Najbardziej radowano się w zakładach, które wybudowały rekordowy samolot E-166.

W kwietniu 1962 roku Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) poinformowała Centralny Aeroklub ZSRR im. Walerego Czkałowa, iż zatwierdziła rekord Aleksandra Fiedotowa.

★

Cztery lata później, 16 marca 1965 roku. Na płycie lotniska stanęła niezwykła maszyna, oznaczona symbolem E-266.

Zdecydowano, aby właśnie na niej ustanowić nowe rekordy prędkości na trasie zamkniętej 1 000 km bez ładunku, z ładunkiem jednej i dwóch ton. Nie chodziło nam — stwierdził wówczas główny konstruktor — jedynie o to, aby uzyskać lepszą prędkość od Amerykanina H. Confera, ustanowioną na wojskowym bombowcu B-58A „Hustler". Przyczyna była inna. Zależało nam, aby rekord zdobyć na nowym samolocie odrzutowym, którego badań w locie jeszcze nie zakończono.

Główny konstruktor zadecydował, aby rekord lotniczy był egzaminem w powietrzu jednocześnie dla niego samego i dla pilota doświadczalnego.

Odpowiedzialna grupa konstruktorów rozpracowała wszystkie elementy techniczne związane z rekordowym lotem. Z nimi to zapoznała Fiedotowa, który jako świeżo upieczony inżynier — po ukończeniu Moskiewskiego Instytutu Lotniczego — dość szybko zaznajomił się z kolumnami liczb, licznymi wykresami i zawiłymi formułami obliczeń. Wnikliwe przestudiowanie opracowania inżynierów — specjalistów okazało się dlań bardzo pomocne i jednocześnie potrzebne w przygotowaniu się do rekordowego lotu. Kolejną bowiem fazą prób doświadczalnych z samolotem E-266 miał być prędkościowy przelot na trasie zamkniętej o długości 1 000 km.

Tego dnia była piękna, słoneczna pogoda. Już wcześnie rano przybyli na lotnisko komisarze sportowi, dokładnie przejrzeli samolot, sprawdzili ciężar ładunku i oplombowali go. Miejsce za sterem E-266 zajął Aleksander Fiedotow.

Rekordowy lot odbywał się na wysokości rzędu 21 km. Jego przebieg kontrolowany był przy pomocy radiolokatorów naprowadzania i posterunków wyposażonych w kinoteodolity, z którymi już wcześniej uzgodniono sposób współdziałania.

Aleksander Fiedotow w jednym locie ustanowił trzy rekordy światowe. Na trasie zamkniętej długości 1 000 km osiągnął prędkość 2319,12 km/h. Poprawił wyczyn H. Confera o 252,46 km/h.

Podkreślić wypada, iż Aleksander Fiedotow jako pierwszy spośród pilotów radzieckich ustanowił rekordy świata na samolocie E-166 i E-266. Było to ogromne wyróżnienie dla tego świetnego pilota, który wywiązał się znakomicie z propozycji jaką mu przedstawił główny konstruktor. Po rekordach ustanowionych przez Fiedotowa na wspomnianych maszynach latali również inni radzieccy piloci doświadczalni.

E-266 jest samolotem dysponującym licznymi, specjalnymi własnościami technicznymi. Ma dwa silniki turboodrzutowe, nowoczesną aparaturę elektroniczną jak również pokładową maszynę liczącą. Dysponuje także specjalnym systemem chłodzenia, pozwalającym na dokonywanie lotów przez dłuższy czas z wielką prędkością. Konstrukcja jak i materiały, z których samolot ten zbudowano, mają wysoką wytrzymałość termiczną.

★

W 1966 roku Aleksander Fiedotow otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. W uzasadnieniu przedstawionym przez prezydium Rady Najwyższej ZSRR odnotowano: „Za wielkie zasługi w pracy doświadczalnej prowadzonej nad nowymi samolotami, a w szczególności wykazane przy tym męstwo i bohaterstwo".

Minął rok wytężonej pracy pilota doświadczalnego. Nadszedł 5 października 1967, dzień rekordowego lotu na wysokość bliską 30 km.

I znowu na starcie stanęli: samolot E-266 oraz jego pilot Aleksander Fiedotow.

Tym razem rekordowy lot jest trudniejszy od poprzednich. Dla Fiedotowa natomiast będzie pierwszą oficjalną próbą osiągnięcia na E-266 progu Kosmosu.

Ubrany w ciśnieniowy kombinezon — podobny do tych jakie noszą astronauci — wyruszył na podbój nieba. Dzięki zastosowaniu nowoczesnej techniki zabezpieczony został przed ewentualnymi niespodziankami.

Prędkość była tak wielka, że niebo w oczach pilota zmieniało szybko barwę: z błękitnego stawało się popielato-szare, potem granatowe, aż wreszcie czarne. Znikł horyzont. Tylko oślepiające promienie słońca przenikały do kabiny, a ogromne przeciążenie wgniatało pilota w fotel, aby w końcu zmienić się w stan nieważkości.

Wreszcie nastąpił koniec próby. W szczytowym punkcie E-266 osiągnął wysokość 29 977 metrów. W locie tym Fiedotow pobił dwa rekordy światowe należące do Amerykanów: pierwszy z obciążeniem jednej tony należący do L. Hitta i ustanowiony 13 grudnia 1960 roku na samolocie A-5 „Vigilante" (27 874 m) i drugi z obciążeniem dwóch ton, zdobyty przez F. Fultona 14 września 1962 roku na samolocie B-58A „Hustler" (26 018 m).

Konto rekordowe Aleksandra Fiedotowa osiągnęło cyfrę 6.

★

Rekord świata w prędkości na trasie zamkniętej 100 km, poprawiony przez Fiedotowa 8 kwietnia 1973 roku wynikiem 2 605,10 km/h, komentowany był szeroko przez fachową lotniczą prasę Zachodu, a przede wszystkim biura konstruktorskie. Nie dość — stwierdzano — że piloci radzieccy odbierają nam rekordy, ale poprawiają już te przez siebie ustanawiane. A więc muszą mieć bezwarunkowo doskonalszy sprzęt, lepiej wyposażony — jednym słowem wyprzedzili nas.

O wiele trudniej jest uzyskać lepszy wynik na trasie zamkniętej 100 km, niż na trasie zamkniętej 1 000 km.

Rekordy ustanawiane przez radzieckich pilotów nie tylko całkowicie zmieniają dotychczasowy stan tabeli, ale zmuszają specjalistów zagranicznych do pracy nad bardziej nowoczesnym samolotem jak również do zainteresowania się sprzętem radzieckim.

Samolot E-266 został pokazany po raz pierwszy w lipcu 1967 roku z okazji Dnia Lotnictwa ZSRR w Moskwie. W prezentacji wzięło wówczas udział dziewięć maszyn. Jak już wspomniano wyżej, na jednym z prototypów, będących w próbach, już w 1965 roku Fiedotow ustanowił trzy rekordy świata.

Do samolotu E-266 zadziwiająco podobny jest najnowszy amerykański samolot myśliwski F-15A „Eagle", którego prototyp oblatano 27 lipca 1972 roku. Ma on zastąpić samolot F-4 „Phanton".

W połowie 1973 roku trzech pilotów radzieckich ustanowiło na E-266 sześć nowych rekordów świata.

Trzy spośród nich zdobył Aleksander Fiedotow. 25 lipca 1967 roku osiągnął on bez ładunku niezwykłą wysokość 36 240 metrów, zaś z ładunkiem jednej i dwóch ton 35 200 metrów. Wypada dodać, że do tej pory żaden z samolotów startujących z ziemi nie osiągnął wysokości ponad 36 km.

Dzięki niezwykłym wyczynom pilotów radzieckich samolot E-266 stał się absolutnym rekordzistą świata prędkości na trasie zamkniętej oraz wysokości lotu.

Ogromny udział w tych sukcesach ma Aleksander Fiedotow, którego konto w 1973 roku powiększyło się o dalsze cztery rekordy świata. Łącznie ma ich 10.

★

Rekordy nie są celem jego pracy. Każdy lot można nazwać bardzo trudnym, będącym na granicy dopuszczalnego niebezpieczeństwa. W kolejnym locie musi wykazać odwagę i wysokie mistrzostwo w sterowaniu maszyną.

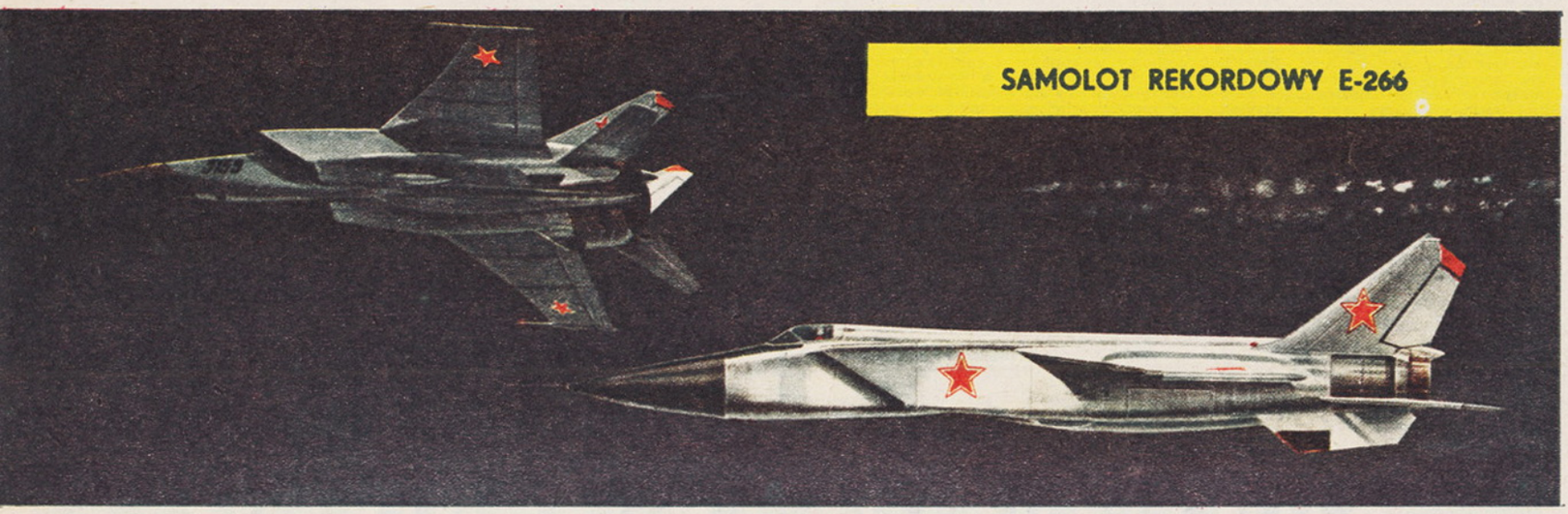
Nie sposób wymienić wszystkich niezwykłych przypadków z jego pracy. Wypada jednak wspomnieć, iż lądował z nie pracującym silnikiem turboodrzutowym; palił się w powietrzu, ale lądował na lotnisku doświadzalnym; oblatywał samoloty o zmiennej geometrii skrzydeł w locie; przeprowadzał skomplikowane badania korkociągu różnych typów samolotów odrzutowych, jak również próby pracy silnika w różnych warunkach; zmuszony był opuścić samolot przy użyciu fotela wyrzucanego w sytuacji i warunkach, z których nie było innego wyjścia; prowadził badania analityczne pracy w powietrzu urządzeń elektronicznych i maszyn liczących, które następnie znalazły zastosowanie na pokładach naddźwiękowych samolotów odrzutowych; prowadził także próby z rozhermetyzowaną kabiną, jak również badania z włączaniem silnika odrzutowego nad samą ziemią i następnie lądowaniem.

— Oblatywanie nowych samolotów — stwierdził Aleksander Fiedotow — jest dla każdego pilota doświadczalnego pracą niezwykle trudną, ale mającą dla kraju ogromne znaczenie gospodarcze. Lubimy tę pracę. Stała się ona dla nas ważna, rozumiemy jej głęboki sens.

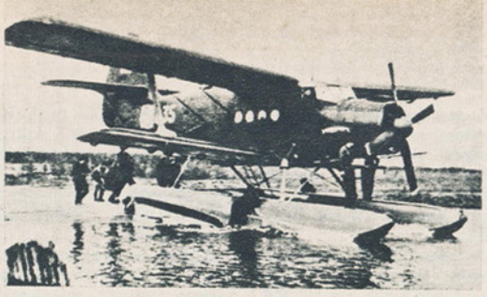
O Fiedotowie można powiedzieć, iż jest człowiekiem o żelaznym organizmie, umyśle pracującym lepiej od komputera i stalowych nerwach. Przeprowadzane przez niego badania, trwające kilka miut czy kilkanaście sekund, mogą najbardziej odpornych przyprawić w zawrót głowy. W tym przypadku trudno mówić o bohaterstwie czy też szalonej odwadze. Nie sposób też określić czy Fiedotow okazał się silniejszy od praw aerodynamiki. Jego osiągnięcia zawodowe wskazują jednak, że wzniósł się na szczyty w — mało znanej szerszemu ogółowi i w większości bezimiennej — pracy pilota doświadczalnego.

Gdy po lądowaniu i wyjściu z kabiny naddźwiękowej maszyny konstruktorzy ujrzą w jego oczach wesołe błyski, wiedzą, że Fiedotow zdobył nową tajemnicę. Tę tajemnicę, która pozwoli samolotom najróżniejszych typów latać dalej, szybciej, wyżej, a przede wszystkim bezpieczniej.

TADEUSZ MALINOWSKI



30 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO



AN-2 (Część II)

W 1955 r. pierwsze An-2, jeszcze ze śmigłami szablastymi, pojawiły się w jednostkach lotnictwa polskiego.

W 1960 r. rozpoczęła się produkcja An-2 w WSK w Mielcu. Trwa ona do dziś i obejmuje wersje: rolniczą, wielozadaniową, wodną oraz opracowaną w Mielcu wersję pasażerską. Wyposażona jest ona w 12 stałych i 2 rozkładane fotele pasażerskie w kabinie dostosowanej do wymogów i przepisów przewozu pasażerów. Okna są okrągłe. Produkcja An-2 w Mielcu osiągnęła do końca 1973 r. ponad 5 700 maszyn, głównie eksportowanych do ZSRR i dostarczanych na potrzeby krajowe.

W polskim lotnictwie wojskowym znajdują się głównie samoloty An-2 wielozadaniowe, a także An-2W w jednostkach lotnictwa morskiego.

Konstrukcja. Kadłub półskorupowy. W kabinie pilotów znajdują się dwa fotele. Oszklenie kabiny z boków wychodzi poza obrys kadłuba, zapewniając dobrą widoczność do dołu. Przestrzeń ładunkowa (4,1 × 1,6 × 1,8 m) posiada 10 składanych foteli pod ścianami. U sufitu dwie liny do zabezpieczenia karabińczyków od linek wyzwalających spadochrony. Drzwi podwójne: małe, otwierane na bok do środka dla osób i duże, otwierane do góry dla ładowania towarów o dużych wymiarach (1,53 × 1,46 m). Do mocowania ładunków są okucia w ścianach lub do kołków wkręcanych w podłogę. Nosze mocowane są do okuć w ścianach i do pasów rozpinanych między sufitem a podłogą. Obok drzwi — kryte stopnie prowadzące na grzbiet kadłuba. Statecznik pionowy wykonany w całości z kadłubem. Na osiach kół można montować metalowe narty, wyposażone w wysuwane pneumatyczne pazury umożliwiające hamowanie i manewry na ziemi. W wersji wodnej kadłub wsparty jest na pływakach z możliwością wymiany na podwozie kołowe.

Napęd. Silnik dziewięciocylindrowy, chłodzony powietrzem ASz-62IR o mocy max. 1 000 KM (produkowany z licencji w Polsce). Śmigła czterołopatowe o przestawialnym skoku w locie. Do 1964 r. produkowano śmigła wygięte — szablaste. W 1964 r. wprowadzono śmigła drewniane, proste, o łopatach z prostokątnymi zakończeniami. Od 1965 r. wykonuje się śmigła metalowe z zaokrąglonymi końcówkami. Wersja wodna posiada śmigło o odwracalnym ciągu.

Malowanie. Górne i boczne powierzchnie — ciemnooliwkowe, dolne — jasnoniebieskie. Szachownice na usterzeniu pionowym, kadłubie i dolnych skrzydłach od dołu. Szczyt usterzenia pionowego biały lub żółty. Numery taktyczne białe.

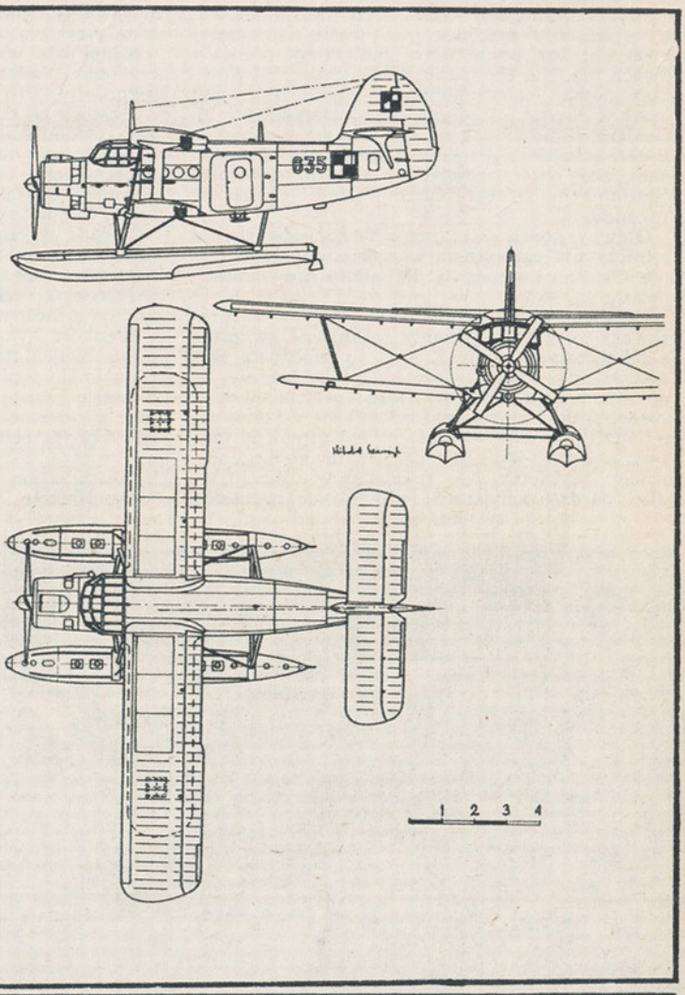
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 18,176 m, długość — 12,735 m, wysokość — 4,13 m, pow. nośna całkowita — 71,526 m².
Masy: Masa własna — 3 360 (wodny — 3 670) kg, masa użyteczna — 2 140 kg, masa max. całkowita — 5 500 kg.

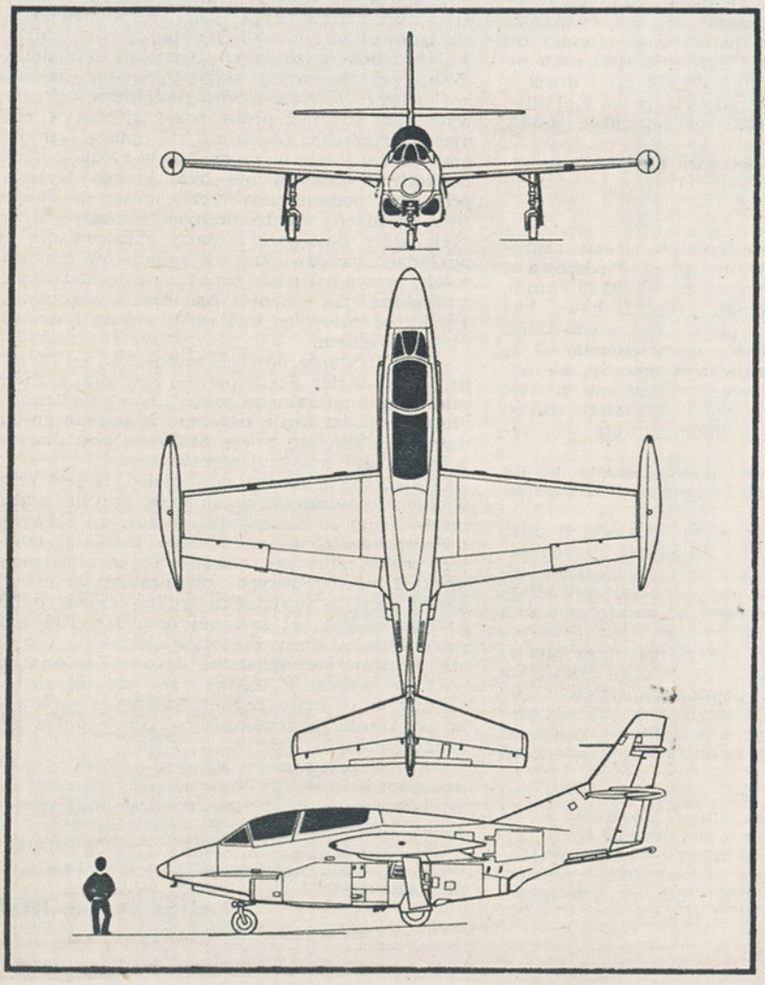
Osiągi: Prędkość max. — 234 km/h, prędkość przelotowa — 200 km/h, prędkość lądowania — 85 km/h, wznoszenie — 2,8 m/s, pułap — 4 350 m, zasięg — 905 km.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK

Na zdjęciu i na rysunku An-2W.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



ROCKWELL T-2C „BUCKEYE"

SZKOLNO-TRENINGOWY samolot odrzutowy T-2 „Buckeye" nie jest konstrukcją nową. Pierwsza wersja T2J-1 z jednym silnikiem Westinghouse J-34 (1 540 kG ciągu) została oblatana w styczniu 1958 r., a następnie zakłady North American w Columbus (USA) wyprodukowały 217 egzemplarzy do wiosny 1961 r. Walory techniczne i eksploatacyjne samolotu spowodowały, że po kilkuletniej przerwie produkcję wznowiono, tym razem w unowocześnionej wersji T-2B (poprzednią wersję przemianowano tymczasem z T2J-1 na T-2A) z dwoma, bardziej nowoczesnymi silnikami J-60 (2 × 1360 kG). Wyprodukowano 97 sztuk. Obecnie w produkcji znajduje się najnowsza wersja T2C z 2 silnikami J-85-GE-4 o ciągu 134 kG każdy. Istnieje również odmiana T-2D eksportowana do Wenezueli.

T-2C „Buckeye" jest dwumiejscowym, dwusilnikowym samolotem szkolno-treningowym, przystosowanym do działania z pokładów lotniskowców. konstrukcji całkowicie metalowej, zbudowanym w układzie wolnonośnego średnioplata.

Proste skrzydła o obrysie trapezowym mają niewielki wznios. Profil laminarny. Konstrukcyjnie płat składa się z dwóch połówek mocowanych do kadłuba w czterech punktach. Strukturę nośną skrzydła stanowią przy kadłubie dwa, a w skrajnej części skrzydła jeden główny dźwigar, dźwigar pomocniczy (przedlotkowy), żebra i pracujące pokrycie.

Na krawędzi spływu zabudowane są oprócz lotek szerokie klapy-poszerzacze. Na końcach skrzydeł zamocowane są na stałe kroplowe zbiorniki paliwa.

Kadłub konstrukcji półskorupowej mieści w przedniej części kabinę dwuosobowej załogi (uczeń, instruktor) z miejscami w tandem, wyposażonymi w fotele wysuwane i nakrytymi wspólną osłoną z pleksi, otwieraną do tyłu. Tylny fotel dla poprawienia widoczności położony jest o 0,25 m wyżej niż przedni. Po bokach kadłuba — hamulce aerodynamiczne. Usterzenie klasyczne, wolnonośne o lekkim skosie. Statecznik pionowy przechodzi z przodu w dużą płetwę grzbietową.

Podwozie trójkołowe, chowane w locie, odznacza się dużym rozstawem kół głównych. Jest ono liczone na bardzo dużą prędkość opadania — 6 m/s. W tyle kadłuba zamocowany jest hak do hamowania o liny rozciągnięte na pokładzie lotniskowca. Silniki zabudowane są pod kadłubem. Wloty powietrza znajdują się po obu stronach podwozia przedniego. Paliwo mieści się w miękkim zbiorniku kadłubowym o pojemności 1 465 l. i w zbiornikach na końcach skrzydeł (2 x 385 l.).

(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,63 m, długość — 11,97 m, wysokość — 4,57 m, pow. nośna — 23,70 m², wydłużenie — 5,8.
Masy: Masa własna — 3 680 kg, masa całkowita — 5 980 kg, obciążenie pow. — 250 kg/m², obciążenie ciągu — 2,2 kg/kG.
Osiągi (ciąg silników — 2 680 kG): Prędkość max. (7 600 m) — 840 km/h, wznoszenie — 31,5 m/s, pułap — 12 300 m, zasięg — 1 460 km.

SKRZYDLATA POLSKA
Korespondencje

SEJMIK TORUŃSKICH LOTNIKÓW

13 stycznia br. odbyło się Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze członków Aeroklubu Pomorskiego. W obradach uczestniczyło 80 delegatów poszczególnych sekcji.

W wystąpieniach przedstawicieli ustępującego zarządu i ożywionej dyskusji podniesiono wiele żywotnych spraw toruńskich lotników sportowych.

Podczas obrad wręczono liczne wyróżnienia. Odznakę „Za zasługi dla APRL" wręczono działaczom lotniczym — wiceprezydentowi miasta **M. Rissmanowi**, mgr. **J. Wesołowskiemu** z Technikum Mechaniczno-Elektrycznego i red. **H. Jankowskiemu** z „Nowości": za osiągnięcia sportowe wyróżniono **H. Mellera, L. Podgórskiego i J. Makowskiego.** Plakietki „Za zasługi dla APRL" otrzymały m.in.: redakcja **„Nowości"** i **Technikum Mechaniczno-Elektryczne. Aeroklub Pomorski** udekorowany został medalem i dyplomem MK FJN za współudział w imprezach kopernikowskich.

Walne zgromadzenie dokonało wyboru nowych władz. Prezesem Aeroklubu Pomorskiego został ponownie **Edwin Orsztynowicz**, **natomiast wiceprezesami — H. Jankowski i S. Mrozowicz.** W skład prezydium weszli ponadto: **M. Jóźków, E. Kozłowski, Z. Machowski i M. Rissmann.**

Bolesław Otręba

WROCŁAW — 1973

Rok miniony był dla wrocławskiego środowiska lotniczego szczególnie udany. Aeroklub Wrocławski osiągnął bardzo dobre, nierzadko rekordowe wyniki. Na szybowcach m.in. wylatano 2 570 godz., uzyskano 19 kat. B, 17 kl. III, 5 kl. II, 12 kl. I oraz 7 licencji. **Aleksy Ilukiewicz, Lech Kasprowicz i Włodzimierz Ruśkiewicz** zdobyli złote odznaki. Ponadto uzyskano 8 odznak srebrnych i 7 diamentów. Przeleciano 42 300 km, z tego 34 710 po trasach zamkniętych, uzyskując 350 521 pkt. w zawodach całorocznych. W mistrzostwach Polski **Janusz Gogala** zajął 2 miejsce, a **Stanisław Witek** — 4. **St. Witek** zajął również 4 miejsca na zawodach w Czechosłowacji oraz w NRF. Szybowcowym Mistrzem Wrocławia został **Janusz Wasilewski.** Spadochroniarze wykonali 4 091 skoków, uzyskując: III kl. — 15, II kl. — 8, I kl. — 5, licencji — 12. Do kadry narodowej należało 9 osób. Udział w zawodach: mistrzostwa Polski — 13 skoczków (10 medali), zawody międzynarodowe — 27 (13 medali), zawody krajowe — 96. Zorganizowano 3 imprezy własne. Piloci samolotowi wylatali 1 378 godz. i zdobyli 112 uprawnień. W zawodach różnego szczebla startowało 41 załóg, w tym w 4 SMP. W XI Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów zwyciężyła załoga **Stanisław Maksymowicz i Andrzej Waligórski** Zorganizowano 4 imprezy. Samolotowe Mistrzostwa Wrocławia wygrała załoga: **Stanisław Pasternak — Stanisław Łuszpiński.**

Modelarze uzyskali: III kl. — 285, II kl. — 133, I kl. — 106. Wyszkolono: juniorów — 117, seniorów — 80. Zorganizowano 24 imprezy modelarskie. W 34 aeroklubowych kołach lotniczych, obejmujących 901 członków zorganizowano: pokazów lotniczych — 7, spotkań — 70, wystaw — 2, projekcji filmowych — 60, wycieczek — 40, konkursów — 17.

Do szczególnie udanych imprez zaliczyć należy Dni Lotnictwa oraz Dni Wrocławskich Skrzydeł.

W działalności wrocławskiego środowiska lotniczego wystąpiło szereg elementów o znaczeniu ponadregionalnym. Działanie wrocławian na rzecz ruchu twórców lotniczych, zainteresowanie lotnictwem uczelni wychowania fizycznego, poszukiwania nowych możliwości działania lotnictwa w rolnictwie i leśnictwie, współpraca z organizacjami młodzieżowymi i środkami informacji — przynoszą lotnictwu i całemu społeczeństwu coraz większe korzyści.

Stanisław Błasiak

OBOZY KONDYCYJNE

Spadochroniarze Aeroklubu Opolskiego przebywali od 4 do 15 stycznia br. na obozie kondycyjnym w Szklarskiej Porębie. Obóz był owocem współpracy sekcji z Zarządem Wojewódzkim ZMS w Opolu. W zamian za kilkakrotne uświetnienie skokami spadochronowymi uroczystości i zlotów młodzieży — ZMS udostępnił spadochroniarzom 10 miejsc na organizowanym przez siebie zimowisku.

Skoczkowie, pod kierunkiem instruktora spadochronowego **Czesława Kudlka,** który jest również instruktorem narciarskim, opanowali podstawowe umiejętności narciarskie. Podnieśli też kondycję fizyczną, co u progu sezonu lotniczego ma duże znaczenie.

Wydaje się, że podobne obozy kondycyjne dla skoczków i pilotów ze wszystkich aeroklubów można by prowadzić w Nowym Targu i Jeżowie Sudeckim. Co na to APRL?

O korzyściach płynących z tego rodzaju działalności nikogo nie trzeba chyba przekonywać.

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

A. I. ŁANKIN — Związek Radziecki, Moskwa A-57, Leningradskij prospekt, dom 71, kw. 48. Interesuje się lotnictwem i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Zbiera dane, zdjęcia i inne materiały poświęcone lotnictwu. Kolekcjonuje także modele plastykowe samolotów. Pragnie korespondować z kolegami z Polski o podobnych zainteresowaniach.

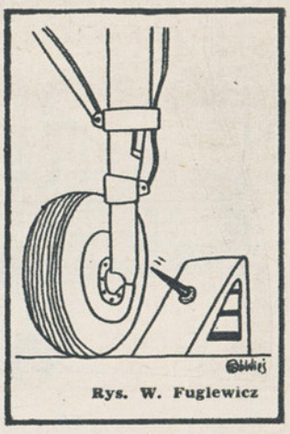
JERZY ZAJĄC — ul. XX-lecia PRL 381, 32-543 Myślachowice. Interesuje się modelarstwem. Kolekcjonuje modele samolotów historycznych i współczesnych. Chciałby nawiązać korespondencję z modelarzami i wymieniać z nimi m.in. czasopisma o tematyce modelarskiej, modele lotnicze i materiały modelarskie. Język obcy — rosyjski.

KRZYSZTOF KOWALCZYK — 98-311 Ostrówek, pow. Wieluń, woj. łódzkie. Jest uczniem trzeciej klasy Zasadniczej Szkoły Zawodowej w zawodzie mechanik maszyn i urządzeń przemysłowych. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" od czterech lat. Interesuje się lotnictwem w ogóle, w tym modelarstwem i amatorskimi konstrukcjami latającymi. Pragnie zdobyć zawód lotniczy. Chciałby nawiązać korespondencję z koleżankami i kolegami o podobnych zainteresowaniach. Interesują go m.in. informacje o szkołach lotniczych.

ZDENEK TEJKL — Kvapilova 6, Brno — 16, Czechosłowacja. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie nawiązać korespondencję z konstruktorami amatorami z Polski. Chciałby też wymieniać czechosłowackie wydawnictwa lotnicze i techniczne na podobne wydawnictwa polskie.

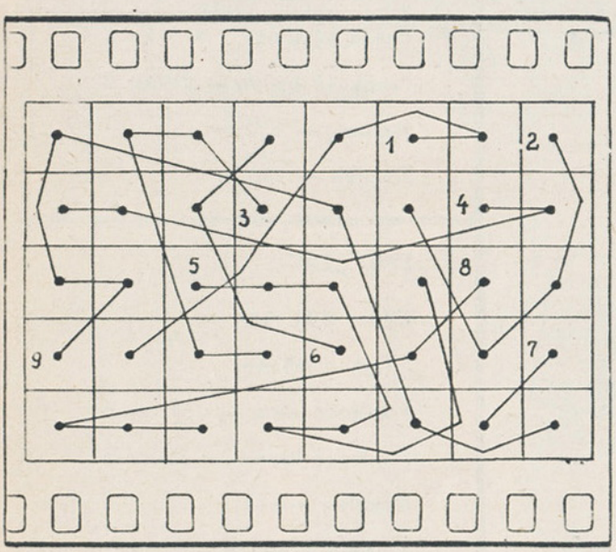
JERZY ZACIERKA — ul. Pruszyńskiego 3 m. 5, 01-870 Warszawa. Jest studentem Politechniki Warszawskiej i interesuje się astronautyką, zwłaszcza historią podobju Kosmosu oraz zagadnieniami naukowymi, związanymi z lotami orbitalnymi i planetarnymi. Poszukuje egzemplarzy „Skrzydlatej Polski" sprzed 1960 r.

KRZYSZTOF SZCZECHOWIAK — ul. Bohaterów Ghetta 26, 68-200 Żary, woj. zielonogórskie. Przyjaciołom lotnictwa odstąpi, ewentualnie za różne monety, kilkadziesiąt numerów „Skrzydlatej Polski" oraz czasopism technicznych z lat 1971—1973.



Rys. W. Fuglewicz

PANTROPA



Do podanej figury wpisać odgadnięte wyrazy w następujący sposób: pierwszą literę do pola z liczbą, pozostałe litery odgadniętego wyrazu do pól oznaczonych kropkami i połączonych linią łamaną. Czytając rzędami poziomymi, otrzymamy rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — samolot konstrukcji T. Sołtyka, na którym szkolą się przyszli piloci wojskowi; 2 — nazwa samolotu Clementa Adera (z silnikiem parowym — 1890 rok); 3 — mogą być rozpoznawcze samolotu; 4 — mały jednoosobowy wiatrakowiec; 5 — wkładka reklamowo-informacyjna LOTU ,ukazująca się co miesiąc w „Skrzydlatej"; 6 — Międzynarodowa Federacja Lotnicza (skrót); 7 — typ motocykla; 8 — członek załogi bombowca; 9 — wchodzą w skład personelu lotniczego (l. mn.).

Opracował: Edward Zytka

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 3 marca br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

ROZWIĄZANIA

LITERÓWKA
(nr 1 z 6 stycznia 1974 r.)

Hasło: LOTNICTWO GOSPODARCZE

Wyrazy pomocnicze: 1 — lądownik, 2 — Orliński, 3 — „Turbolet", 4 — Norwegia, 5 — Iliuszyn, 6 — Camphill, 7 — tworzywa, 8 — wiązanka, 9 — Oderfeld, 10 — Goleszów, 11 — olejenie, 12 — Slingsby, 13 — półpętla, 14 — Olbrycht, 15 — dopalacz, 16 — Arabella, 17 — Rudlicki, 18 — cylinder, 19 — zastrzał, 20 — Elsztein.

KRZYŻÓWKA
(nr 2 z 13 stycznia 1974 r.)

Poziomo: 3 — Post, 5 — oblatywacz, 10 — Montgolfier, 13 — „Tarpan", 17 — latawce,

Pionowo: 1 — profil, 2 — Atar, 4 — „Vega", 6 — BEA, 7 — tłok, 8 — „Wilk", 9 — CWL, 10 — Mac, 11 — NA, 12 — GB, 13 — LZ, 14 — UT, 15 — YR.

KOMBINATKA
(nr 3 z 20 stycznia 1974 r.)

Hasło: SŁUŻBA FOTOGRAFICZNA.

Wyrazy pomocnicze: A — „Tristar", B — barograf, C — „Żubr", D — człon.

BONY KSIĄŻKOWE wyłosowali: **Czesław Jasiukiewicz** — ul. Szprotawska 8a m 2, 68-100 Żagań; **Zbigniew Sarna** — Aleja Zwycięstwa 3/15 39-460 Nowa Dęba pow. Tarnobrzeg; **Krzysztof Hofman** — ul. Dobrzecka 5/2, 62-800 Kalisz; **Maciej Marczak** — ul. Potockiego 22, 51-153 Wrocław; **Sylwester Fidziński** — Al. Wojska Polskiego 27 m 9, 05-800 Pruszków; **Bogusław Daniłczuk** — ul. Niecała 1 m 36, 95-200 Pabianice; **Andrzej Wiśniewski** — ul. Zbożowa 6/22, 61-668 Poznań; **Władysław Gniewkowski** — ul. Letniska 27, 15-321 Białystok; **Jacek Karliński** — ul. PPR 5/13, 63-400 Ostrów Wlkp.

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
telefon: 45-00-61
02-546 Warszawa
ul. Kazimierzowska 52

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „30 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

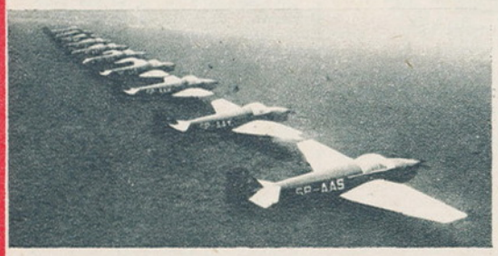
INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, JERZY POMIANOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW KOPF — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa Miedziana 11. Podpisano do druku 8.II.1974 r. Zam. 961 W-47

Tekst: Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI
Rysunki: JULIAN MALEJKO

LWD „ŻAK"



Seria dziesięciu „Żaków-3" wykonana dzięki zobowiązaniu załogi LWD na tydzień przed Kongresem Zjednoczeniowym Partii (8.XII.1948). Zdjęcie archiwalne

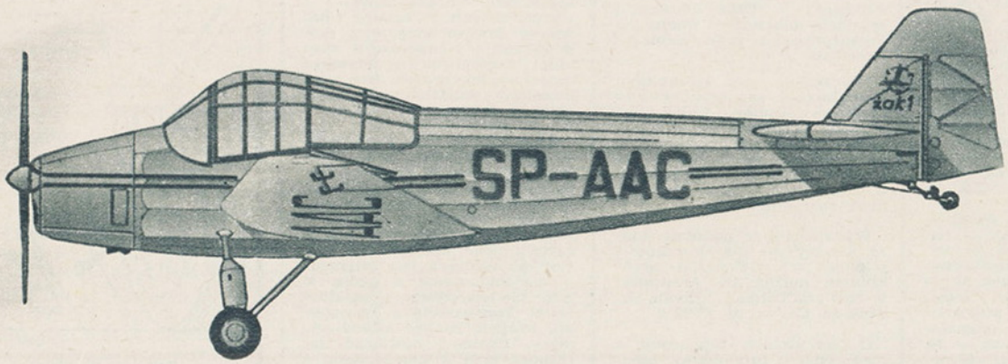
Kółko tylne średnicy 150 mm osadzone wychylnie na końcu sprężystej goleni stalowej i sprzęgnięte elastycznie (ciągnami gumowymi) ze sterowaniem kierunku zapewniało samolotowi dobrą sterowność na ziemi.

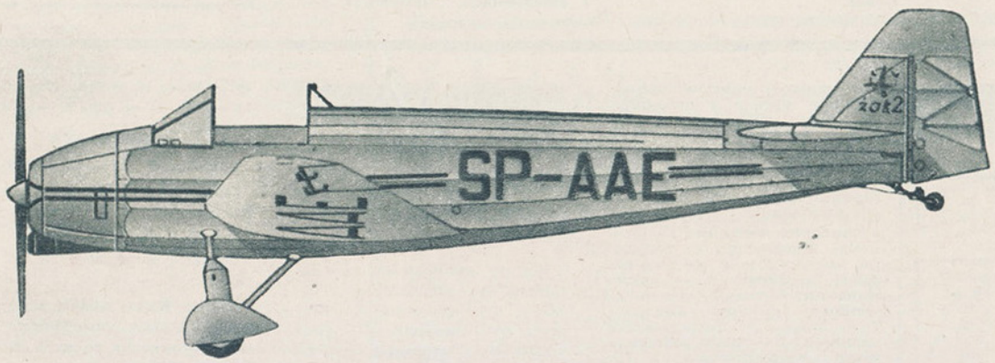
Napęd samolotu stanowił czterocylindrowy, chłodzony powietrzem silnik tłokowy, zabudowany na łożu wykonanym ze spawanych rur chromomolibdenowych. W „Żaku-1" i „Żaku-3" były to silniki Walter „Mikron-III", rzędowe, wiszące, o mocy 65 KM. „Żak-2" miał silnik płaski, Continental A-65, o mocy również 65 KM. Na „Żaku-4" zainstalowano silnik Walter „Mikron-4 III" o mocy 105 KM. Śmigło we wszystkich wersjach stałe dwułopatowe, drewniane, konstrukcji i produkcji LWD. Średnica śmigła — 1,95 m.

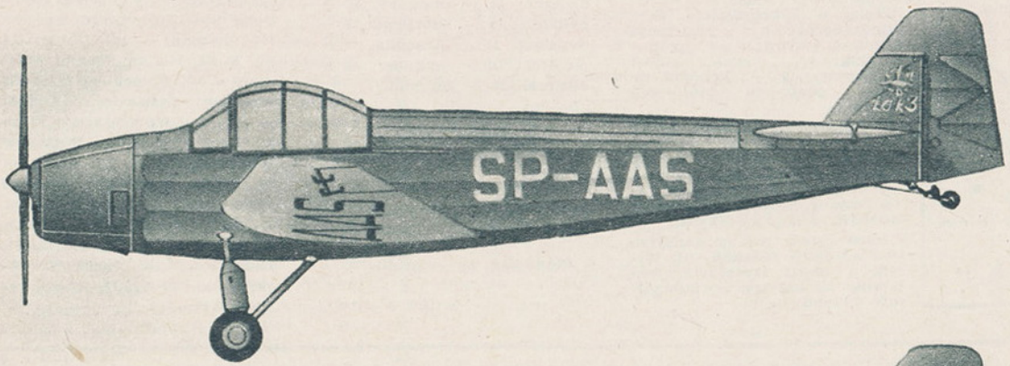
Zbiornik paliwa pojemności 44 l umieszczony był w kadłubie za kabiną załogi, z prawej strony.

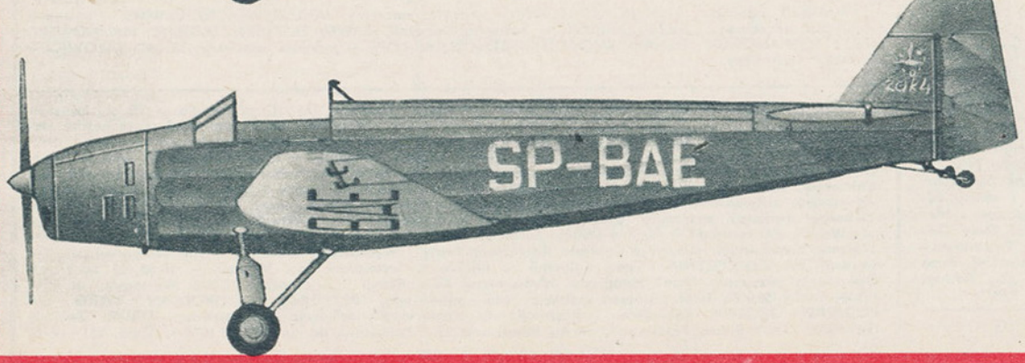
Jeden z egzemplarzy seryjnego samolotu „Żak-3" oznaczony SP-AAK był w późniejszym okresie eksploatacji wyposażony w silnik „Cirrus" o mocy 85 KM.

Malowanie: Prototypy „Żak-1" i „Żak-2" malowane były na srebrzysto, z podwójnym czarnym pasem biegnącym wzdłuż kadłuba; znaki rejestracyjne czarne. Seryjne „Żak-3" i „Żak-4" miały kadłuby wraz z usterzeniem pionowym i podwoziem malowane na czerwono, a skrzydła i usterzenie poziome — srebrzyste. Znaki rejestracyjne czarne na skrzydłach i srebrne na kadłubie. W późniejszym okresie „Żaka-1" i „Żaka-2" przemalowano identycznie jak samoloty seryjne. Wszystkie samoloty na stateczniku pionowym miały normalne znaki fabryczne LWD i oznaczenia typu. Znaki rejestracyjne prototypu: „Żak-1" — SP-AAC, „Żak-2" — SP-AAE, „Żak-4" — SP-BAE. Seryjne „Żaki-3" nosiły znaki SP-AAS do SP-AAZ i SP-BAA do SP-BAC.









LWD „ŻAK-1"

Oblot 23.III.1947
Silnik – 65 KM
Prędkość max. – 160 km/h
Prędkość lądow. – 80 km/h
Rozbieg – 120 m
Dobieg – 125 m

LWD „ŻAK-2"

Oblot 27.XI.1947
Silnik – 65 KM
Prędkość max. – 143 km/h
Prędkość lądow. – 125 km/h
Rozbieg – 170 m
Dobieg – 130 m

LWD „ŻAK-3"

Oblot 8.XI.1948
Silnik – 65 KM
Prędkość max. – 157 km/h
Prędkość lądow. – 75 km/h
Rozbieg – 140
Dobieg – 140 m

LWD „ŻAK-4"

Oblot 20.X.1948
Silnik – 105 KM
Prędkość max. – 157 km/h
Prędkość lądow. – 100 km/h
Rozbieg – 120 m
Dobieg – 150 m